

UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN MARTÍN - TARAPOTO

FACULTAD DE INGENIERÍA CIVIL Y ARQUITECTURA

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA



**DISEÑO DEL MALECÓN PORTUARIO DEL SECTOR AMBERES PARA MEJORAR
LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE FLUVIAL DE LA CIUDAD DE JUANJUI.**

TESIS

PRESENTADA PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

ARQUITECTO

POR:

BACH. ESCUDERO ARELLANO, LUIS ALBERTO

BACH. SHUPINGAHUA SANGAMA, SANDRA STEFANY

ASESOR ING. GARCÍA RAMÍREZ, ERNESTO ELISEO

COASESOR ARQ. JIMÉNEZ TROYA, STALIN

TOMO I

TARAPOTO-PERU

2017

UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN MARTÍN - TARAPOTO

FACULTAD DE INGENIERÍA CIVIL Y ARQUITECTURA

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

**DISEÑO DEL MALECÓN PORTUARIO DEL SECTOR AMBERES PARA MEJORAR
LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE FLUVIAL DE LA CIUDAD DE JUANJUI.**

TESIS

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

ARQUITECTO

POR:

BACH. ESCUDERO ARELLANO, LUIS ALBERTO

BACH. SHUPINGAHUA SANGAMA, SANDRA STEFANY

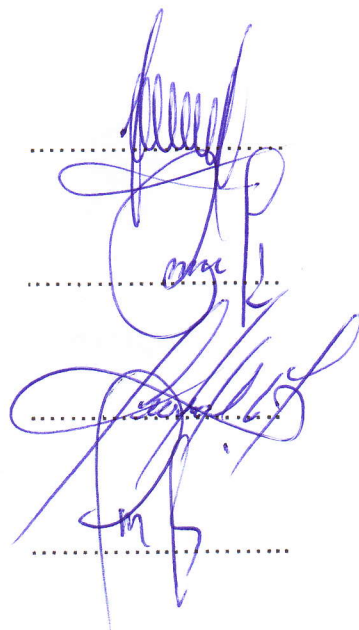
SUSTENTADA Y APROBADA ANTE EL HONORABLE JURADO

Presidente : ING. MG. DANIEL DÍAZ PÉREZ

Secretario : ING. CARLOS ENRIQUE CHUNG ROJAS

Miembro : ARQ. MG. PABLO CIRO SIERRALTA TINEO

Asesor : ING. ERNESTO ELISEO GARCÍA RAMÍREZ



Formato de autorización *NO EXCLUSIVA* para la publicación de trabajos de investigación, conducentes a optar grados académicos y títulos profesionales en el Repositorio Digital de Tesis

1. Datos del autor:

Apellidos y nombres: SHUPINAHUA SANCAMA SANORA STEFANY	
Código de alumno : 073212	Teléfono: 949401955
Correo electrónico: arg55@hotmail.com	DNI: 46164567

(En caso haya más autores, llenar un formulario por autor)

2. Datos Académicos

Facultad de: INGENIERIA CIVIL Y ARQUITECTURA
Escuela Académico Profesional de: ARQUITECTURA

3. Tipo de trabajo de investigación

Tesis	(X)	Trabajo de investigación	()
Trabajo de suficiencia profesional	()		

4. Datos del Trabajo de investigación

Título : DISEÑO DEL MALECON PORTUARIO DEL SECTOR AMBERES PARA MEJORAR LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE FLUVIAL DE LA CIUDAD DE JUANSUI
Año de publicación: 2017

5. Tipo de Acceso al documento

Acceso público *	(X)	Embargo	()
Acceso restringido **	()		

Si el autor elige el tipo de acceso abierto o público, otorga a la Universidad Nacional de San Martín – Tarapoto, una licencia **No Exclusiva**, para publicar, conservar y sin modificar su contenido, pueda convertirla a cualquier formato de fichero, medio o soporte, siempre con fines de seguridad, preservación y difusión en el Repositorio de Tesis Digital. Respetando siempre los Derechos de Autor y Propiedad Intelectual de acuerdo y en el Marco de la Ley 822.

En caso que el autor elija la segunda opción, es necesario y obligatorio que indique el sustento correspondiente:

6. Originalidad del archivo digital.

Por el presente dejo constancia que el archivo digital que entrego a la Universidad Nacional de San Martín - Tarapoto, como parte del proceso conducente a obtener el título profesional o grado académico, es la versión final del trabajo de investigación sustentado y aprobado por el Jurado.

7. Otorgamiento de una licencia *CREATIVE COMMONS*

Para investigaciones que son de acceso abierto se les otorgó una licencia *Creative Commons*, con la finalidad de que cualquier usuario pueda acceder a la obra, bajo los términos que dicha licencia implica

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/2.5/pe/>

El autor, por medio de este documento, autoriza a la Universidad Nacional de San Martín - Tarapoto, publicar su trabajo de investigación en formato digital en el Repositorio Digital de Tesis, al cual se podrá acceder, preservar y difundir de forma libre y gratuita, de manera íntegra a todo el documento.

Según el inciso 12.2, del artículo 12º del Reglamento del Registro Nacional de Trabajos de Investigación para optar grados académicos y títulos profesionales - RENATI "Las universidades, instituciones y escuelas de educación superior tienen como obligación registrar todos los trabajos de investigación y proyectos, incluyendo los metadatos en sus repositorios institucionales precisando si son de acceso abierto o restringido, los cuales serán posteriormente recolectados por el Repositorio Digital RENATI, a través del Repositorio ALICIA".


Firma del Autor

8. Para ser llenado por la Biblioteca central o especializada

Fecha de recepción del documento por el Sistema de Bibliotecas:

27 / 09 / 2017

 UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN MARTIN TARAPOTO
UNIDAD DE BIBLIOTECA CENTRAL

Prof. Alicia Mercedes Grández Chávez
JEFE DE LA UNIDAD DE BIBLIOTECA CENTRAL

Firma de Unid. de Biblioteca

***Acceso abierto:** uso lícito que confiere un titular de derechos de propiedad intelectual a cualquier persona, para que pueda acceder de manera inmediata y gratuita a una obra, datos procesados o estadísticas de monitoreo, sin necesidad de registro, suscripción, ni pago, estando autorizada a leerla, descargarla, reproducirla, distribuirla, imprimirla, buscarla y enlazar textos completos (Reglamento de la Ley No 30035).

**** Acceso restringido:** el documento no se visualizará en el Repositorio.

Formato de autorización NO EXCLUSIVA para la publicación de trabajos de investigación, conducentes a optar grados académicos y títulos profesionales en el Repositorio Digital de Tesis

1. Datos del autor:

Apellidos y nombres:	García Arullano Luis Alberto		
Código de alumno :	073258	Teléfono:	938287810
Correo electrónico:	handrend10@hotmail.com	DNI:	45277885

(En caso haya más autores, llenar un formulario por autor)

2. Datos Académicos

Facultad de:	Ingeniería Civil y Arquitectura
Escuela Académico Profesional de:	Arquitectura

3. Tipo de trabajo de investigación

Tesis	<input checked="" type="checkbox"/>	Trabajo de investigación	()
Trabajo de suficiencia profesional	()		

4. Datos del Trabajo de investigación

Título :	Diseño del Malecón Portuario del sector Ambros para mejorar los servicios de Transporte Fluvial de la Ciudad de Juanjui
Año de publicación:	2017

5. Tipo de Acceso al documento

Acceso público *	<input checked="" type="checkbox"/>	Embargo	()
Acceso restringido **	()		

Si el autor elige el tipo de acceso abierto o público, otorga a la Universidad Nacional de San Martín – Tarapoto, una licencia **No Exclusiva**, para publicar, conservar y sin modificar su contenido, pueda convertirla a cualquier formato de fichero, medio o soporte, siempre con fines de seguridad, preservación y difusión en el Repositorio de Tesis Digital. Respetando siempre los Derechos de Autor y Propiedad Intelectual de acuerdo y en el Marco de la Ley 822.

En caso que el autor elija la segunda opción, es necesario y obligatorio que indique el sustento correspondiente:

6. Originalidad del archivo digital.

Por el presente dejo constancia que el archivo digital que entrego a la Universidad Nacional de San Martín - Tarapoto, como parte del proceso conducente a obtener el título profesional o grado académico, es la versión final del trabajo de investigación sustentado y aprobado por el Jurado.

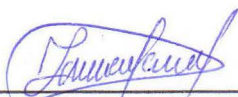
7. Otorgamiento de una licencia CREATIVE COMMONS

Para investigaciones que son de acceso abierto se les otorgó una licencia *Creative Commons*, con la finalidad de que cualquier usuario pueda acceder a la obra, bajo los términos que dicha licencia implica

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/2.5/pe/>

El autor, por medio de este documento, autoriza a la Universidad Nacional de San Martín - Tarapoto, publicar su trabajo de investigación en formato digital en el Repositorio Digital de Tesis, al cual se podrá acceder, preservar y difundir de forma libre y gratuita, de manera íntegra a todo el documento.

Según el inciso 12.2, del artículo 12º del Reglamento del Registro Nacional de Trabajos de Investigación para optar grados académicos y títulos profesionales - RENATI "Las universidades, instituciones y escuelas de educación superior tienen como obligación registrar todos los trabajos de investigación y proyectos, incluyendo los metadatos en sus repositorios institucionales precisando si son de acceso abierto o restringido, los cuales serán posteriormente recolectados por el Repositorio Digital RENATI, a través del Repositorio ALICIA".



Firma del Autor

8. Para ser llenado por la Biblioteca central o especializada

Fecha de recepción del documento por el Sistema de Bibliotecas:

27 / 09 / 2017

UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN MARTÍN TARAPOTO
UNIDAD DE BIBLIOTECA CENTRAL

Prof. Alicia Mercedes Grández Chávez
JEFE DE LA UNIDAD DE BIBLIOTECA CENTRAL

Firma de Unid. de Biblioteca

***Acceso abierto:** uso lícito que confiere un titular de derechos de propiedad intelectual a cualquier persona, para que pueda acceder de manera inmediata y gratuita a una obra, datos procesados o estadísticas de monitoreo, sin necesidad de registro, suscripción, ni pago, estando autorizada a leerla, descargarla, reproducirla, distribuirla, imprimirla, buscarla y enlazar textos completos (Reglamento de la Ley No 30035).

** **Acceso restringido:** el documento no se visualizará en el Repositorio.

DECLARACIÓN JURADA Y NO PLAGIO

Yo, SANDRA STEFANY SHUPINGAHUA SANGAMA, identificado con DNI 46164567 Domicilio en JR. 3 DE OCTUBRE N° 442 - TARAPOTO a efecto de cumplir con las disposiciones vigentes consideradas en el Reglamento de Grados y Títulos de la Facultad de Ingeniería Civil y Arquitectura de la Universidad Nacional de San Martín - Tarapoto, **Declaro Bajo Juramento** que toda la documentación que acompaño es veraz y autentica.


Asimismo, Declaro Bajo Juramento que todos los datos e información que se presenta en la presente tesis y/o informe de Ingeniería, son auténticos y veraces.

En tal sentido asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas de la Universidad Nacional de San Martín – Tarapoto.

Morales 13 de SEPTIEMBRE 2017



Firma



Huella Digital

DECLARACIÓN JURADA Y NO PLAGIO

Yo, LUIS ALBERTO ESCUDERO ARELLANO, identificado con DNI 45277885 Domicilio en 12. LA PUNTA N° 372 a efecto de cumplir con las disposiciones vigentes consideradas en el Reglamento de Grados y Títulos de la Facultad de Ingeniería Civil y Arquitectura de la Universidad Nacional de San Martín - Tarapoto, **Declaro Bajo Juramento** que toda la documentación que acompaño es veraz y autentica.

Asimismo, Declaro Bajo Juramento que todos los datos e información que se presenta en la presente tesis y/o informe de Ingeniería, son auténticos y veraces.

En tal sentido asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas de la Universidad Nacional de San Martín – Tarapoto.

Morales... 13 de septiembre 2017


.....
Firma


.....
Huella Digital

DEDICATORIA

A nuestros padres, con todo respeto y el cariño que pueda existir, dedicamos esta tesis, fruto de esfuerzo como equipo y constante perseverancia.

**Luis Alberto Escudero Arellano y
Sandra Stefany Shupingahua Sangama**

AGRADECIMIENTO

Agradecemos a las personas de la Facultad de Ingeniería Civil y Arquitectura – UNSM que colaboraron para la realización de mi Tesis, docentes que hicieron posible de realizar esta Tesis e investigación y que colaboran con sus comentarios y aportaciones del Proyecto de Tesis.

A mi asesor el **Ing°. Ernesto Eliseo García Ramírez** y Coasesor al Ingeniero, Arquitecto **Stalin Jiménez Troya**, por sus dedicaciones en la materialización de la presente.

Los autores

INDICE

APROBACION DE TEXTOS.	i
DECLARACION JURADA Y NO PLAGIO	ii
DEDICATORIA.....	iii
AGRADECIMIENTO.....	iv
INDICE	v
INDICE DE TABLAS	viii
INDICE DE CUADROS	viii
INDICE DE GRAFICOS	x
INDICE DE ESQUEMAS.....	xi
INDICE DE PLANOS.....	xi
RESUMEN	xiii
ABSTRACT	xiv
I. INTRODUCCIÓN	15
1.1. generalidades.....	15
1.2. Exploración preliminar orientando la investigación.....	15
1.3. Aspectos Generales del Estudio.....	16
II. MARCO TEÓRICO	17
2.1. Antecedentes, Planteamiento, Delimitación y Formulación del problema a resolver-	17
2.1.1. Antecedentes.....	17
2.1.2. Planteamiento del problema.....	17
2.1.2.1. Turismo y su relación a Puertos.....	24
2.1.2.2. Síntesis Del Problema De Investigación.....	33
2.1.3. Delimitación.....	35
2.1.4. Formulación del problema a resolver.....	35
2.2. Objetivos: General y Específicos.....	35
2.2.1. Objetivo General de la investigación.....	35
2.2.2. Objetivos específicos.....	35
2.3. Justificación de la investigación.....	36
2.4. Delimitación de la investigación.....	37
2.5. Marco Teórico.....	37
2.5.1. Antecedentes de la Investigación.....	37
2.5.2. Fundamentación Teórica de la Investigación.....	39

2.5.2.1. Vías Navegables fluviales.....	39
2.5.2.2. Transporte Fluvial.....	39
2.5.2.3. Los Ríos y Puertos Fluviales.....	41
2.5.2.4. Referencia de Ciudad – Puerto.....	42
2.5.2.5. Aspectos esenciales sobre Espacios Urbanos.....	44
2.5.3. Marco Conceptual.....	46
2.5.3.1. Espacio Público.....	46
2.5.4. Marco Histórico.....	48
2.5.4.1. Aspectos históricos de la ciudad de Juanjui.....	48
2.5.4.2. Estructura urbana.....	50
2.6. Hipótesis a Demostrar.....	52
III. MATERIALES Y MÉTODOS	54
3.1. Materiales.....	54
3.1.1. Recursos humanos.....	54
3.1.2. Recursos materiales.....	54
3.1.3. Recursos de equipos.....	54
3.1.4. Otros recursos.....	54
3.2. Metodología.....	54
3.2.1. Universo, Población y Muestra.....	54
3.2.1.1. El universo.....	54
3.2.1.2. La población.....	55
3.2.1.3. La muestra.....	55
3.2.1.4. Procedimiento para el cálculo de la muestra.....	55
3.2.2. Sistema de variables.....	56
3.2.3. Diseño experimental de la investigación.....	57
3.2.4. Diseño de instrumentos.....	58
3.2.5. Procesamiento de Información.....	59
IV. RESULTADOS	60
4.1. Resultado De Las Encuestas.....	60
4.2. Resultados referidos al de diseño de malecón portuario del sector Amberes de la ciudad de Juanjui.....	70
4.2.1. Análisis de la propuesta como alternativa de solución.....	70
4.2.2. Análisis de los recursos en la Propuesta Adquirida de la investigación.....	71
V. ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS.....	72

5.1.	Sobre los resultados de la encuesta.....	72
5.2.	Sobre los resultados de la Propuesta de Diseño Arquitectónico.....	74
5.3.	Contrastación de Hipótesis.....	76
VI.CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....		77
6.1.	Conclusiones.....	77
6.1.1.	Con la investigación.....	77
6.1.2.	Con la Propuesta de Diseño.....	77
6.1.2.1.	Matriz De Correspondencia Entre Objetivos.....	77
6.1.2.2.	Optimización del Proyecto.....	79
6.2.	Recomendaciones.....	80
6.2.1.	Matriz De Correspondencia Entre Conclusiones Y recomendaciones.....	80
VII. BIBLIOGRAFIA		83
7.1.	Referencias físicas.....	83
7.2.	Linkografía.....	83
VIII. ANEXOS		85
ANEXO N° 1: MATRIZ DE CONSISTENCIA.....		86
ANEXO N° 2: INSTRUMENTOS DE RECOJO DE INFORMACIÓN.....		87
ANEXO N° 3: PROGRAMA DE ÁREAS DEL PROYECTO.....		91
ANEXO N° 4: EL PROYECTO ARQUITECTONICO.....		93

INDICE DE TABLAS

En la Investigación

Tabla N°01: Crecimiento En El Sector Turismo – San Martin.	25
Tabla N°02: Numero de Puertos Fluviales.	41

En el Proyecto

Tabla N°03: Población Localidad de Juanjuí-2007.	103
Tabla N°04: Tasa de crecimiento.	104
Tabla N°05: Tasa de Crecimiento Poblacional Escalonado – Juanjui.	105
Tabla N°06: Proyección de la Población-Localidad de Juanjui.	106
Tabla N°07: Estructura Social.	107
Tabla N°08: Análisis de capacidad vial - promedio de flujos vehiculares, Jr. Huallaga sentido de norte a sur cruce con jr. Dos de mayo.	119
Tabla N°09: Análisis de capacidad vial - promedio de flujos vehiculares, Jirón Dos de Mayo con Jr. Leticia.	120
Tabla N°10: Análisis de capacidad vial - promedio de flujos vehiculares, jr. Grau con jr. Malecón.	121
Tabla N°11: Características Geomorfológicas de la cuenca del Rio Huallaga.	134

INDICE DE CUADROS

En la Investigación

Cuadro N°01: Capacidad hotelera en habitaciones y camas.	29
Cuadro N°02: Segmentación del mercado peruano y su participación en el mercado.	30
Cuadro N°03: Turismo Juanjui – Cantidad De Visitantes.	32
Cuadro N°04: Servicio Portuario Actual en el Sector Amberes – Juanjui.	34
Cuadro N°05: Consideraciones Generales en uso de la Propuesta.....	56
Cuadro N°06: Definición operacional de las variables.	57
Cuadro N°07: Permanencia o concurrencia en el lugar	60
Cuadro N°08: Percepción del Lugar.	61
Cuadro N°09: Necesidad de Intervención Urbana.	62
Cuadro N°10: Necesidad del Lugar.	63
Cuadro N°11: Intervenciones Urbanas Anteriores.	64
Cuadro N°12: Conocer de la Seguridad espacial.	65
Cuadro N°13: Intervenciones Urbanas Anteriores.	66

Cuadro N°14: ¿Se debe realizar una Propuesta Urbana?	67
Cuadro N°15: Que crees que es necesario para este Espacio.	68
Cuadro N°16: En que Aportaría Una Intervención.	69
Cuadro N°17: Demanda turística. Matriz De Correspondencia Entre Objetivos-Preguntas- Conclusiones.	77
Cuadro N°18: Características Espaciales, Matriz De Correspondencia Entre Objetivos-Preguntas- Conclusiones.	78
Cuadro N°19: Planteamiento de Infraestructura Portuaria Turística, Matriz de Correspondencia Entre Objetivos-Preguntas- Conclusiones.	79
Cuadro N°20: Servicio portuario turístico alcanzado en puerto Amberes en aplicación de la investigación.	80
Cuadro N°21: Matriz de correspondencia entre conclusiones y recomendaciones en Turismo.	81
Cuadro N°22: Matriz de correspondencia entre conclusiones y recomendaciones. Espacios en Actividad Portuaria.	81
Cuadro N°23: Matriz de correspondencia entre conclusiones y recomendaciones. Infraestructura Portuaria.	82

En el Proyecto

Cuadro N°24: Población de Juanjui.	103
Cuadro N°25: Material Actual De Vías.	123
Cuadro N°26: Estado De Conservación Actual De Vías	124
Cuadro N°27: Listado de Problemas Ambientales.	128
Cuadro N°28: Actividad, Planificación Medidas de control ambiental antes de la ejecución de las obras.	129
Cuadro N°29: Actividad, Planificación Medidas de control ambiental para minimizar los impactos durante la ejecución de las obras.	130
Cuadro N° 30: Niveles de Aguas Máximas.	135
Cuadro N° 31: Niveles de Aguas Mínimas.	135
Cuadro N° 32: Presencia de nivel freático en calicatas.	136
Cuadro N° 33: Resultados de los análisis de contenido de sales.	136
Cuadro N° 34: factores sísmicos del diseño sismo resistente	137
Cuadro N° 35: Nivel freático	137

INDICE DE GRAFICOS

En la Investigación

Gráfico N°01: Modelo Portuario Nacional.	19
Gráfico N°02: Situación Actual Del Sector Amberes – Juanjui	23
Gráfico N°03: Turismo Y El Crecimiento Económico De La Región San Martín	24
Gráfico N°04: Establecimientos De Hospedaje 2003-2007	26
Gráfico N°05: Establecimientos De Hospedaje, Internacionales	27
Gráfico N°06: Potencial Atractivo.	28
Gráfico N°07: Empresas Turísticas Relacionadas – San Martin.	28
Gráfico N°08: Sitios Turísticos De Juanjui.....	31
Gráfico N°09: imágenes del sector Amberes	31
Gráfico N°10: Turismo De Juanjui Cantidad De Visitantes.....	33
Gráfico N°11: Ubicación Geográfica De Juanjui.	49
Gráfico N°12: Principales Fuentes Naturales De Agua En El Cercado.	50
Gráfico N°13: Función Y Contraste Con La Ciudad.	51
Gráfico N°14: Datos De La Periferia En La Ciudad.	52
Gráfico N°15: Permanencia O Concurrencia En El Lugar.	60
Gráfico N°16: Percepción Del Lugar.	62
Gráfico N°17: Necesidad De Intervención Urbana	63
Gráfico N°18: Necesidad Del Lugar.	64
Gráfico N°19: Intervenciones Urbanas Anteriores.	65
Gráfico N°20: cambio producido por la intervencion.	66
Gráfico N°21: Seguridad Espacial.	67
Gráfico N°22: ¿Se Debe Realizar Una Propuesta Urbana?	68
Gráfico N°23: Que Crees Que Es Necesario Para Este Espacio	69
Gráfico N°24: En Que Aportaría Una Intervención.	70

En el Proyecto

Gráfico N°24: Topografía General De La Ciudad.	109
Gráfico N°25: Flujos Vehicular Jr. Huallaga Sentido De Norte A Sur Cruce Con Jr. Dos De Mayo.	120
Gráfico N°26: Flujos Vehicular. Jr. Dos De Mayo Con Jr. Leticia.	121
Gráfico N°27: Flujos Vehicular. Jr. Grau Con Jr. Malecón.	122
Gráfico N°28: Sistema De Semáforos.	123

INDICE DE ESQUEMAS

En la Investigación

Esquema N° 01:Modelo Nexo Multimodal en Yurimaguas – San Martin.	20
Esquema N° 02: Espacios de Recreación de la ciudad de Juanjui	32

INDICE DE PLANOS

Infografía	I01
Plano General 01 DE 05 Planta	A01
Plano General 02 DE 05 Planta	A02
Plano General 03 DE 05 Planta	A03
Plano General 04 DE 05 Planta	A04
Plano General 05 DE 05 Planta	A05
Plano General 06 Cortes.....	A06
Desarrollo de Anfiteatro – Planta.....	D01
Desarrollo de Anfiteatro – Techo.....	D02
Desarrollo de Anfiteatro – Elevación y Cortes.....	D03
Desarrollo de Restaurant – Planta	D04
Desarrollo de Restaurant – Techo.....	D05
Desarrollo de Restaurant – Elevación y Cortes.....	D06
Desarrollo de Terminal Fluvial – Planta 1.....	D07
Desarrollo de Terminal Fluvial – Planta 2.....	D08
Desarrollo de Terminal Fluvial – Plot plan.....	D09
Desarrollo de Terminal Fluvial – Cortes	D10
Desarrollo de Terminal Fluvial – Cortes	D11
Desarrollo de Terminal Fluvial – Cortes	D12
Desarrollo de Terminal Fluvial – Elevaciones.....	D13
Desarrollo de Terminal Fluvial – Elevaciones.....	D14
Desarrollo de Terminal Fluvial – Apuntes.....	D15
Desarrollo de Invernadero – Planta.....	D16
Desarrollo de Invernadero – Cortes y Elevaciones	D17
Desarrollo de SS.HH Publico – Planta, elevaciones y cortes.....	D18
Desarrollo de Modulo de Artesanía – Planta, elevaciones y cortes.....	D19
Desarrollo de Monumento Representativo	D20

Desarrollo de Muelle	D21
----------------------------	-----

RESUMEN

La presente tesis titulada “**Diseño del Malecón Portuario del Sector Amberes Para Mejorar los Servicios de Transporte Fluvial de la Ciudad de Juanjui**”, es resultado de la investigación de un sector de esta ciudad llamado Amberes de la ciudad de Juanjui dedicada principalmente a las actividades portuarias en una forma poca eficiente y de grandes carencias en materia de infraestructura, revalorización y utilización adecuada del espacio; ubicándose así la formulación de la problemática, y que en la hipótesis asertiva expresada en la propuesta responda de tal manera a contribuir y mejorar estos servicios en materia de análisis; motivo es de que la tesis tenga la etapa de investigación y como consecuencia el planteamiento del Proyecto de diseño.

Para esta investigación se trabajó con una muestra de la Población encuestada elegidos a conveniencia y el terreno de análisis de 650.00 ml de zona de ribereña del lugar; el recojo de información se aplicó con la encuestas y observación directa de la Infraestructura, planteándose por tanto una investigación no experimental con Diseño Descriptivo donde la Propuesta responde al mejoramiento buscado. El procesamiento de datos se hizo a partir de la tabla de frecuencias y la presentación de los resultados está en tablas y gráficos respectivos, así como en los respectivos Planos de Diseño Arquitectónico, mostrados a través de la maqueta correspondiente y/o también en versión digital 3D. La propuesta al aplicarla además busca que los servicios sean calificados como eficientes y buenos en materia de infraestructura, circulación, mobiliario urbano, espacios de recreación y Turismo.

Palabras clave: Malecón Portuario, Espacios Urbanos y Diseño Arquitectónico.

ABSTRACT

The present thesis entitled "Design of the Port Malecón of the Antwerp Sector to Improve River Transport Services of the City of Juanjui", is the result of the investigation of a sector of this city called Antwerp of the city of Juanjui dedicated mainly to port activities In an inefficient way and with great deficiencies in infrastructure, revaluation and adequate use of space; Thus establishing the formulation of the problem, and that in the assertive hypothesis expressed in the proposal respond in such a way to contribute and improve these services in terms of analysis; Reason is that the thesis has the research stage and as a consequence the approach of the Design Project. For this investigation we worked with a sample of the Population surveyed chosen at the convenience and the ground of analysis of 650.00 ml of riparian zone of the place; The collection of information was applied with the surveys and direct observation of the Infrastructure, thus raising a non-experimental research with Descriptive Design where the Proposal responds to the improvement sought. The data processing was done from the table of frequencies and the presentation of the results is in respective tables and graphs, as well as in the respective Architectural Design Plans, shown through the corresponding model and / or also in digital version 3D. The proposal, when applied, also seeks to ensure that the services are qualified as efficient and good in terms of infrastructure, circulation, urban furniture, recreation spaces and Tourism.

Keywords: Port Malecon, Urban Spaces and Architectural Desig

I. INTRODUCCIÓN

1.1. Generalidades

Este informe Final de Tesis denominado **“Diseño del Malecón Portuario del Sector Amberes Para Mejorar los Servicios de Transporte Fluvial de la Ciudad de Juanjui”**; presenta un trabajo de investigación de tipo experimental y de nivel racional con carácter proyectual, nace de la identificación de necesidades de las áreas y espacios urbanos del Sector Amberes de la Ciudad de Juanjui dedicadas principalmente al transporte fluvial, por las actividades que se realizan en esta zona portuaria; motivo por el cual la tesis tiene la etapa de investigación y el proyecto (el resultado de la hipótesis que da solución al problema o respuesta a la investigación).

El Transporte fluvial en este sector por las características que presenta se considera como puertos menores, que transporta los productos agrícolas de primera necesidad que llegan a la ciudad, el intercambio de materiales comestibles; y también al traslado de pasajeros a sus distintas localidades, por ser el río Huallaga el medio de comunicación entre estas.

A esto se suma la importancia de conocer los paisajes, costumbres parques naturales, patrimonio cultural y reservas que esta parte de nuestra amazonia ofrece como actividad del turismo por este medio fluvial, este espacio de estudio es el principal centro de encuentro o el gran hall y puerta de ingreso y que hace tomar la importancia de estos dos aspectos que mueven significativamente la economía del lugar.

1.2. Exploración preliminar orientando la investigación

“Juanjui, Ciudad Sur de San Martín, potencia turística y de Patrimonio Cultural.” Estos seudónimos que posee la ciudad, plasma lo acogedora e imponente que es Juanjui, vista por todos. Actualmente, la ciudad presenta un panorama algo diferente; el desarrollo improvisado, el deterioro físico – ambiental, la utilización inadecuada de sus espacios públicos y la reglamentación ineficiente en su crecimiento. A raíz de ello, algunas organizaciones locales toman cierta iniciativa de ver su sector en estados inaceptables y plantean de manera genérica ciertas acciones que permitan rescatar estas áreas y por ende la ciudad de los malestares que presentan.

El presente proyecto de investigación se desarrolló con ese propósito de contribuir con el manejo adecuado de las actividades portuarias del espacio público de este sector y para la ciudad de Juanjui en sí, a través de un Malecón Portuario; por la importancia

que tiene el transporte Fluvial como fin, aprovechando además generar turismo local – nacional. Teniendo el objetivo de presentar una propuesta de diseño para rehabilitar el área portuaria del sector Amberes, asegurando el desarrollo integral, que permita mejorar las condiciones actuales del lugar. Respetando las normas y parámetros urbanos correspondientes de la ciudad e identificándose hacia una ciudad sostenible a través de la adaptación e incorporación de las áreas que requieran y el espacio público.

Con el manejo de la hipótesis y variables permitirán iniciar el diseño de investigación necesaria para elaborar el esquema de Tesis y poder dar conclusiones y el proyecto de por sí; generándose la propuesta urbana arquitectónica que refleja el análisis de los resultados.

1.3. Aspectos Generales del Estudio

Por caracterizarse la investigación de tipo descriptiva explicativa, el estudio se define como Diseño Urbano Arquitectónico del sector Puerto Amberes de la ciudad de Juanjui a través de un Malecón Portuario de acorde a las necesidades del lugar y sus proyecciones en el tiempo, que represente su identidad y que se acondicione a la tipología, condiciones climáticas y eficiencia energética.

Por consiguiente, se han desarrollado una serie de acciones secuenciales que permitan llegar a concretar la propuesta y mejorar el servicio portuario a futuro y acondicionar los espacios urbanos que comunican entre sí.

Definir La funcionalidad de la Propuesta, se da mediante el emplazamiento de las circulaciones diferenciadas, mobiliario urbano y edificaciones propuestas, acondicionadas a la topografía actual y las necesidades del lugar, mejorando los servicios de las actividades portuarias (engloba el transporte de carga, personas naturales y visitantes); realizados todos los días de cada año, por ser la naturaleza de vivencia, visita y trabajo del sector de investigación.

El estudio considera el denominado análisis real situacional proyectado que se define en la generación de un diagnostico actual y la generación de la propuesta que permita dar soluciones en el tiempo y a proyecciones considerables para una investigación; buscando como mejorar el servicio portuario y a su vez el turístico en la ciudad.

II. MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes, Planteamiento, Delimitación y Formulación del problema a resolver

2.1.1. Antecedentes

Las referencias del funcionamiento del área de puerto en sus espacios urbanos del sector Amberes – Juanjui, datan desde su fundación 24 de diciembre de 1827 (se presume, no hay documentos oficiales), pero el uso en sí desde mucho tiempo más remoto, como consecuencia de que fue uno de los motivos de recursos naturales directos en pesca y medio de comunicación al momento de asentarse en este sector. Se inicia la formación del uso portuario por la necesidad de comunicación con los pueblos y caseríos que tienen este medio de importancia como principal y en algunos casos únicos. El espacio urbano en sí ya nace por la necesidad del área para poder realizar las actividades que traía consigo, siendo la compra de los productos agrícolas, el intercambio y la comunicación vía fluvial de productos y personas las más importantes; a esto se suma el derecho de capitanía y protección de la faja marginal de este sector al no tener que establecerse en forma definitiva en uso de vivienda, siendo de protección con la ribera, principalmente de puerto y de recreación.

A la fecha, no existe un diseño arquitectónico ni una intervención urbana definida, el espacio existe por la necesidad del funcionamiento de estos servicios ocasionando improvisación, mal manejo y uso del suelo urbano, desorden y malestar.

2.1.2. Planteamiento del problema

El Servicio de Transporte Fluvial-Servicio Portuario, al hablar de lugares Portuarios que permitan mejorar el transporte Fluvial y el turismo como en este sector Amberes de la ciudad de Juanjui, se debe tener en cuenta *a este como un espacio urbano*, un servidor tácito e indispensable del ser humano; desde tiempos ya remotos siempre se ha manifestado como lugares de encuentro, áreas de recreación, embarcaderos, otros.

Antiguamente El Servicio de Transporte Fluvial-Servicio Portuario, en un ámbito genérico existía un buen equilibrio entre funciones de la ciudad y sus acontecimientos importantes como: fiestas, festivales, reuniones, tradiciones, etc.; eran llevados de forma adecuada. A partir del siglo XX, post revolución industrial las condiciones de los espacios urbanos variaron, se produjeron cambios bruscos en los nuevos modelos de tráfico, comercio y comunicación, en ríos, océanos y litoral; la ciudad fue transformándose sólo en una vía que proporciona acceso al tejido urbano denso

sumido en suburbios que fue creciendo de forma desmedida, lo cotidiano de “la vida en la calle” se convirtió en algo estrictamente controlado en enclaves interiores en laberintos de calles privadas con pequeñas plazas, y las áreas o zonas portuarias por si fueron utilizadas como zonas vulnerables de viviendas convencionales que carecen de estudio técnico; sufrió pues un cambio decisivo en las condiciones de uso de la ciudad reduciendo el espacio urbano como lugar de reunión e intercambio de información. Es esa preocupación para que se haga posible el reequilibrio medio ambiental que las ciudades requieren y mejorar la calidad de vida en un ambiente natural óptimo, aprovechando sus recursos propios y dando el cuidado – conservación de la naturaleza que podamos ser parte de ella. Lamentablemente, los espacios urbanos en muchos países de América Latina no representan mayor preocupación, es por ello que las ciudades crecen sin áreas de recreación, ni espacios de oxigenación, denigrando el paisaje y recursos naturales que por ejemplo pudiesen generar aquellos espacios portuarios que tiene como frente a ríos y mares que podría ser aprovechado.

Para contrarrestar el déficit de este tipo de espacio urbano que es materia de la presente investigación es indispensable aprovechar al máximo los espacios naturales en la urbe con un debido emplazamiento de mobiliarios, elementos y áreas que se presenten como necesidades, sin embargo, hablar sobre el desarrollo de las mismas no basta, ya que hay otros factores importantes. La renovación de puertos y malecones es un fenómeno que se están realizando, las ciudades que poseen un frente de agua, se vuelven estratégicas en las cuales se pueden desarrollar actividades económicas, sociales, culturales y de turismo.

La renovación de frentes de aguas se está dando en Europa, América del Sur y América del norte. Algunas de las ciudades que se han visto beneficiadas con esta renovación (Baltimore, USA: Puerto Madero; Argentina, Buenaventura, Colombia); se encontraban en deterioro por el periodo post-industrial, las actividades portuarias quedaron obsoletas, carecían de infraestructura adecuada, sus puertos no estaban modernizados, ni organizado, ni planificados para un uso turístico y de actividades comerciales; por otro lado el fenómeno de migración de las compañías usuarias se hizo presente lo que provoco un deterioro y degrado de este tipo de zonas; la renovación hizo posible la habilitación de infraestructuras para las zonas portuarias de los antiguos ríos importantes en su época, acompañados de espacios urbanos afines relacionados al turismo y a la sostenibilidad de la misma, tales como miradores malecones o circuitos turísticos; donde el río, la actividad a realizar y el entorno forman una unidad.

En el Perú, desde sus inicios específicamente en la capital las zonas portuarias adquirieron gran importancia para el transporte de personas y mercadería, pues el intercambio comercial se daba por este medio, sin embargo, el espacio urbano contenedor del intercambio comercial y embarcadero de personas no recibía el tratamiento adecuado, lo cual generaba desorden y contaminación en la zona portuaria, dañando la imagen urbana y limitando el turismo y desarrollo económico del lugar. Tras la revolución industrial los conceptos de ciudad en el Perú cambiaron de forma radical los antiguos puertos y espacios contenedores en algunas ciudades recibieron el tratamiento que requerían acondicionando espacios de encuentro y recorridos peatonales, sin embargo, esto sólo sucedió en gran minoría en todo el País, pues se evidencia la carencia y deficiencia de espacios urbanos densificando y colapsando el núcleo urbano.

Al ejemplificar la presente investigación el servicio portuario a nivel del Perú, toma realce en la costa peruana, en el puerto del callao

Grafico 1: Modelo Portuario Nacional, contenedores.



En el mediano y largo plazo se necesita que sector portuario nacional crezca a mismo ritmo que la economía (7.2% anual) hasta el 2021, pero de no hacerse mejoras en infraestructura esto no sucederá.

Fuente: <https://www.apn.gob.pe/site/>:

Se considera que el futuro del sistema portuario está estrechamente vinculado al crecimiento de la economía peruana y del comercio exterior. Para ello se espera duplicar el PBI al 2021, a una tasa del 7.2% anual en 10 años y para conseguir dicha meta es importante mejorar la infraestructura portuaria. El déficit de infraestructura sería el problema más serio en los puertos. Tanto en tamaño y mala conectividad con los otros medios de transporte. No tienen zonas de apoyo logístico, ni para el desarrollo de actividades colaterales. El ritmo de crecimiento económico generará que los puertos agoten su capacidad instaladas rápidamente. Hay problemas con la planeación portuaria. Se debe cambiar la perspectiva en relación a los trabajadores portuarios ya que no se les trata adecuadamente como en otros países, ni se le proporciona oportunidades de trabajo para una modernización incluyente.

Ya en San Martín la actividad portuaria toma realce en Yurimaguas a través del mismo río Huallaga que del lugar de investigación, considerándolo la más importante, aunque su situación actual es operativa con instalaciones de tierra insuficiente y falta de ampliación del muelle flotante, pese a ello las actividades portuarias y turísticas en estos espacios urbanos son de gran importancia económica y comercial para la ciudad. El río Huallaga hace su recorrido hacia el norte llegando de Nuevo Progreso y llega a la ciudad de Tocache, continua por Puerto Pizana, Balsayacu, Huacamayu, San Julián, Sion, Valle y Tambillo; recibe por la izquierda al río Huayabamba (con su importante afluente, el río Abiseo) y llega enseguida a Juanjui, la capital de la provincia de Mariscal Cáceres, vira un poco hacia el noreste, alcanzando la pequeña ciudad de Bellavista, sigue por Picota, Machungo y Utcucarca, y recibe por la margen derecha al río Mayo. Después pasa por Chazuta, Navarro, Quillacaca y Sacareto, donde de nuevo vira hacia el noreste. Sigue por Relajo, Santa Elena y Bonaparte, donde se adentra en el departamento de Loreto; encontrándose en todo este recorrido actividades portuarias, espacios de carga y descarga y embarcaderos.

Las actividades portuarias son múltiples en caso de Chazuta y sus áreas aledañas utilizan sus puertos para pesca y transporte a sus localidades encontradas en islas, La ciudad de Bellavista también da realce al río a través de calles y el puente Tarata. Ya en la Carretera Interoceánica del Norte, oficialmente denominada IIRSA Norte, y destinada a conectar la costa norte peruana con Brasil, uno de los elementos centrales es, el puerto de Yurimaguas.

Actualmente, el de Yurimaguas es un minúsculo puerto que atiende únicamente los modestos requerimientos de la zona.

Habrán cambios radicales allí, pues a 20 kilómetros aguas debajo de la ciudad (9 kilómetros al noroeste en línea recta) está prevista la construcción de un importante puerto, que se denominará Yurimaguas-Nueva Reforma y que, a diferencia del actual, tendrá una proyección nacional e internacional.

Esquema N° 01: Modelo Nexo Multimodal en Yurimaguas – San Martín.



Éste será el nexo multimodal en dicho gran proyecto, pues constituirá el punto de intersección entre la carretera que se inicia en el marítimo puerto de Paita con la vía fluvial que, partiendo desde el río Huallaga, recorrerá luego el Marañón y posteriormente el Amazonas.



Fuente: <https://www.mtc.gob.pe/portal/home/concesiones/Yurimaguas.htm>

Las imágenes muestran detalles del futuro terminal Portuario Yurimaguas, que el año 2011 se adjudicó la concesión para construirlo y operarlo durante treinta años.

Contando con un muelle marginal de 120 metros de largo y 12 de ancho, con dos amarraderos. También, un atracadero para pasajeros, de 10 metros de longitud. Además, un área techada de almacenamiento de 6,092 metros cuadrados (m²) para carga general, un área techada de almacenamiento de 600 m² y un patio para contenedores de 8 mil m². Aguas arriba del muelle una estructura de contención para los objetos (troncos, ramas, etc.) en cuanto a equipamiento, instalará dos grúas: una móvil (giratoria) y una autopropulsada (sobre ruedas), ambas de 30 toneladas de capacidad. Además, adquirirá un reach stacker, dos tractores de tiro de 30 toneladas para 21ráiler, seis elevadores de cuatro toneladas, cuatro vagonetas de 30 toneladas y otros equipos requeridos para los menesteres portuarios.

Segundo, cuando la demanda alcance las 600 mil toneladas anuales o la tasa de ocupación del muelle sea de 44% (lo que se prevé que ocurra aproximadamente el año 2025), ampliará en 60 metros el largo del muelle, para que cuente con un tercer atracadero, ampliará en 6,977 m² el patio de contenedores, creará nuevas áreas de almacenamiento (5,628 m²) y adquirirá equipamiento adicional.

Juanjui, por estar situada a orillas del río Huallaga, ser conocida por su agricultura y heredera de la cultura Del Gran Pajaten presenta al río como un gran medio para llevar estos apelativos, con ello la zona portuaria toma una gran importancia para personas y mercadería, pues existen poblados, áreas de cultivos, zonas de reservas naturales,

lugares turísticos y arqueológicos inaccesibles por tierra, además es precisamente de estos lugares de donde provienen los primeros productos agrícolas comestibles que se distribuyen en los mercados de la ciudad, provincia, región y país; pese a ello no existe un espacio definido para completar estas actividades de forma apropiada donde actualmente se puede observar desorden, descuido y conflicto a lo largo de la zona portuaria, sobre todo en horas punta por la actividad diaria que esta realiza, donde la carga y descarga de artículos de primera necesidad y cultivos generan un dinamismo desordenado y aquellas personas que requieran transportarse por este medio no cuentan con espacios de estar.

Por la constante diversidad que ofrece la ciudad considerando a este una principal y la más importante puerta de ingreso al Turismo mariscalense a través de sus espacios naturales como el breo, el gran pajaten, el parque nacional del río Abiseo y otros; la zona de concentración e inicio de partida no cuenta con sus respectivas áreas de espera, recreación y circulación que por la importancia requiere, además como imagen urbana deja de lado la estrecha relación que tiene el río con el puerto y el individuo. Ahora no solamente es de interés funcional, sino que al contrario es colectivo, porque todas las personas son beneficiadas, gran parte de ella va a pie a estos lugares con la intención de recrearse, apreciar la belleza del río y ver las embarcaciones salientes y llegantes, sin necesariamente realizar en forma directa los servicios portuarios, creándose necesidades de lugares de encuentro y espacios que te permitan la permanencia en el lugar. Juanjui cuenta con un sola área extensa libre y abierta denominada alameda como espacio urbano y que al mismo tiempo solo brinda actividad de recreación pasiva y ventas de comida, que posee aceptación por que los pobladores y visitantes lo buscan, hacer esta premisa nos permite identificar que carecemos de espacios urbanos que permitan a través de su equipamiento amortiguar aquellas necesidades latentes que la ciudad requiere; existe gran aceptación en ventas de comida y una búsqueda intensa de venta de artesanía con lugares diferenciados, espacios como las zonas portuarias pueden ser estratégicamente ubicadas por un dinamismo y concentración poblacional mucho mayor. El espacio posee una gran avenida que por la faja marginal y crecientes constantes del río antes que se realice la existente defensa ribereña hizo que los pobladores en su mayoría realicen sus viviendas a una distancia considerable.

Analizando el Perfil Urbano – Jirón Malecón - Puerto Amberes, donde Las viviendas constan de diferentes materiales de construcción, tanto de madera, ladrillo, adobe,

como de tapial; de uno a dos pisos. Este espacio residencial cuenta con alumbrado público insuficiente y equipamiento urbano deficiente. No obstante, el comercio es la principal entrada de ingresos a este jirón. El jirón Malecón, cuenta con un amplio espacio para un posible proyecto de intervención o Equipamiento Urbano contando con más del 75 % de protección ribereña.

Grafico 02: Situación actual del Sector Amberes – Juanjui.



Fuente: imágenes captadas del entorno actual-elaboración propia

La ejecución que hicieron de la Defensa Ribereña Río Huallaga- del sector Amberes viene beneficiando directamente a 12 mil pobladores; existe 15 espigones de rocas grandes de 430 metros lineales, 525 metros de muro de encausamiento, recubrimiento y protección de la orilla del río con una longitud de 675 metros, y alcantarilla de concreto, alcanzando una altura de 4 metros de protección contra una posible inundación.

Los puertos aprovecharon los espigones de la defensa contra el río para instalarse cada 100 metros lineales, de este modo la comunicación y comercialización con los vecinos de la parte opuesta del río, sea de algún modo más propicia para ambas partes. A ello la investigación de la Propuesta de diseño de un **Malecón Portuario** en el sector Amberes sería totalmente viable pues mejoraría los servicios de transporte fluvial y el turismo en espacios urbanos de la ciudad de Juanjui. Las vivencias y actividades que se realizan en este sector del puerto Amberes, el factor turismo

siempre está presente, motivo por el cual van de la mano con la investigación, para generar la unidad en todos sus aspectos, considerando:

2.1.2.1. Turismo y su relación a Puertos

A. Turismo En San Martín

El turismo en San Martín es una actividad relativamente nueva, apenas alrededor de 24 a 30 años.

Estratégica por su ubicación geopolítica, sobresale además por la gran diversidad de atractivos turísticos gracias a los valores naturales y culturales propios de la macro región, así como por la potencialidad de las posibilidades de inversión. Considerando al principal a la ciudad de Tarapoto.

Acceso Terrestre: Principalmente Carretera Fernando Belaunde Terry La Interoceánica.

Acceso Fluvial: El cual comprende los territorios amazónicos de las porciones media y baja de la cuenca del río Huallaga, río mayo.

Aéreo: Aeropuerto de la ciudad de Tarapoto.

a.- Turismo y el crecimiento económico de la región San Martín. Según el último estudio realizado por el Banco Central de Reserva del Perú, la afluencia de turistas en el mes de julio 2011 es 31% más que el mismo periodo del año anterior.

Grafico N° 03: Turismo y el crecimiento económico de la región San Martín



La pujante región San Martín, se encuentra sin lugar a dudas en pleno crecimiento, así lo demuestran las cifras registradas por las diversas direcciones regionales. Estos datos han sido recogidos de la web del Banco Central de Reserva del Perú y contemplan el crecimiento en Julio del 2011 con respecto al mismo periodo en el año anterior:

- **Producción Agropecuaria:** Se registró un crecimiento de 8,2 por ciento.
- **Producción Pesquera:** Crecimiento del 42,9 por ciento.
- **Producción Manufacturera no primaria:** Crecimiento del 9,6 por ciento.
- **Servicios Financieros:** Crecimiento del 23,8 por ciento.
- **Electricidad y Agua:** Crecimiento del 17,9 por ciento.
- **Construcción:** Crecimiento del 3,1 por ciento

b. Crecimiento en el Sector Turismo. De acuerdo con información de la Dirección Regional de Comercio Exterior y Turismo de San Martín, en julio 2011 se registraron 53 383 arribos de turistas y 72 111 pernoctaciones, superiores en 31,5 y 28,9 por ciento, cada uno, respecto a similar mes del año anterior, por mayor flujo de turistas nacionales y extranjeros. El turismo interno conformado por 52 238 visitantes aumentó 31,2 por ciento, y el receptivo conformado por 1 145 extranjeros creció 42,2 por ciento. En el periodo enero-julio de 2011, los arribos y las pernoctaciones acumularon incrementos de 20,3 y 20,7 por ciento, respectivamente, frente a similar periodo del año anterior.

Tabla N° 01: Crecimiento en el Sector Turismo – San Martín.

ARRIBOS Y PERNOCTACIONES (Número de personas)						
	JULIO		VAR %	ENERO - JULIO		VAR %
	2010	2011		2010	2011	
Arribos	40 609	53 383	31,5	253 638	305 224	20,3
- Nacionales	39 804	52 238	31,2	250 053	299 666	19,8
- Extranjeros	805	1 145	42,2	3 585	5 558	55,0
Pernoctaciones	55 943	72 111	28,9	341 930	412 588	20,7
- Nacionales	54 352	69 612	28,1	334 109	401 191	20,1
- Extranjeros	1 591	2 499	57,1	7 821	11 397	45,7
Fuente: Dirección Regional de Comercio Exterior, Turismo y Artesanía – San Martín. Elaboración: BCRP, Sucursal Iquitos. Departamento de Estudios Económicos.						

Todas estas cifras son una muestra más del auge de nuestra región, de nuevas oportunidades para los negocios y sobre todo una gran oportunidad para el turismo.

La importancia del ecoturismo y desarrollo sostenible en una región con las características de San Martín, son cruciales para garantizar el crecimiento y bienestar de la población.

Las autoridades deben garantizar el cumplimiento de las normas e intentar minimizar el impacto ambiental de las industrias, provincias como Rioja poseen reservas naturales como el bosque de protección Alto Mayo fuente de vida y sobre todo de agua, una región desarrollada con gran potencial económico debe cuidar sus fuentes de agua y garantizar de alguna manera el abastecimiento de este recurso vital, más aún en estos tiempos donde el calentamiento global no da tregua a la humanidad.¹

¹ Síntesis Económica de San Martín Julio 2011 - Banco Central de Reserva del Perú.

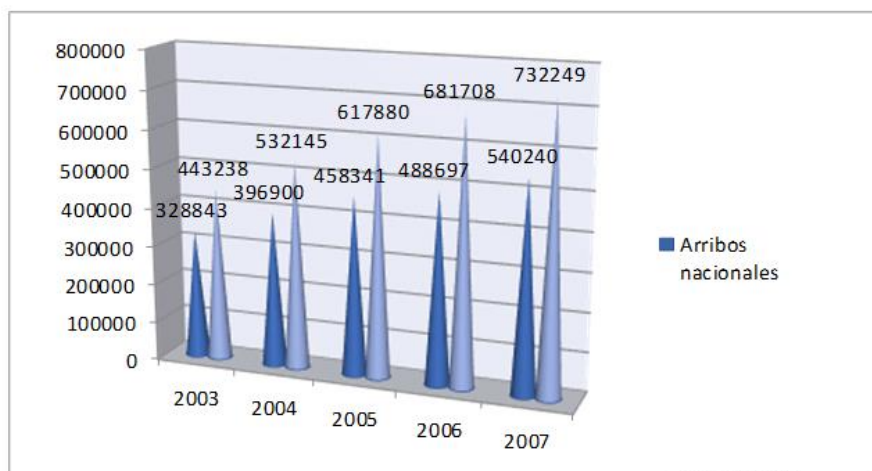
c. Turismo interno en San Martín

En el año 2007, San Martín recibió a 540.240 visitantes nacionales que se registraron en hoteles. Esta cifra contrasta con la del año 2003, que llegó a 328.843, y significa un incremento de 211.397 personas en cuatro años. Igualmente, las pernoctaciones crecieron de 443.238 a 732.249 para el mismo período.

Los mercados emisores principales los constituyen las ciudades de Lima y las del norte: Chiclayo, Trujillo, Cajamarca, etcétera. De acuerdo con el estudio del perfil del turista que visita San Martín, hecho en el año 2005, el índice de pernoctación promedio, según los reportes de los establecimientos de hospedaje, es de 1,47 noches para los turistas nacionales. Hay que señalar que estos datos son obtenidos de los reportes de los establecimientos de hospedaje. Sin embargo, hay un significativo porcentaje de visitantes nacionales que se hospedan en casas de familiares y amigos, de lo que se deduce que, en el caso del turismo interno, las cifras son mayores.

Gráfico N° 04: Establecimientos de hospedaje 2003-2007

Gráfico N° 04: Establecimientos de hospedaje 2003-2007



Fuente: INEI

Interpretación. - El gráfico muestra la variación de cuatro años en arribos y pernoctaciones. Se observa que para el período 2003-2004 la variación en arribos fue de + 17,83%; para el 2005, de + 13,40%; para el 2006, de + 6,20%; y para el 2007, de + 9,54%. En el caso de las pernoctaciones, se registró para el período 2003- 2004 16,7%, + 13,87% para el 2005, + 9,36% para el 2006 y + 6,9% para el 2007.

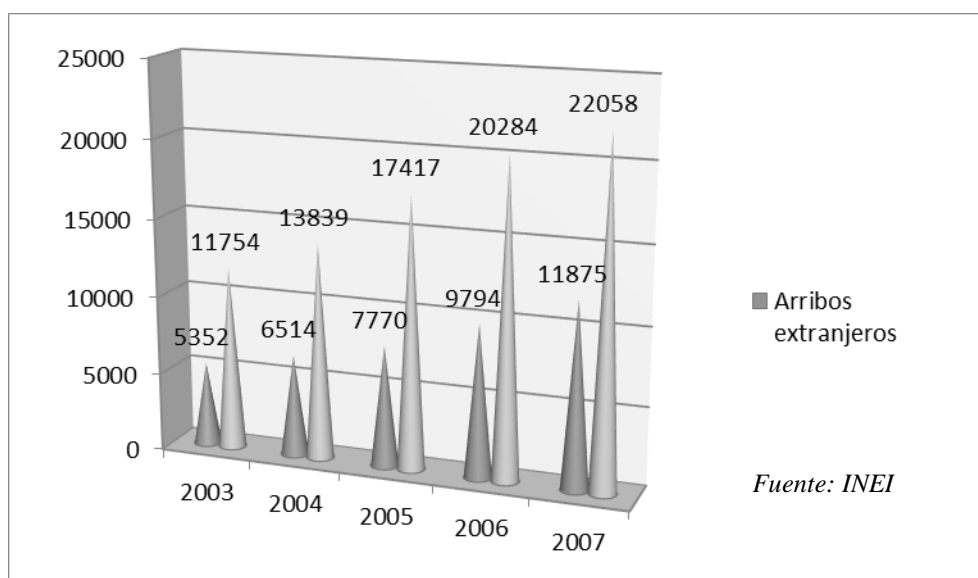
d. Turismo receptivo en San Martín

En el caso del turismo receptivo, el flujo registrado hacia San Martín en el año 2007 fue de 11.875 turistas, cifra extraída de los reportes hoteleros. Si se contrasta esta cifra con

la del 2003 –año base en el cuadro-, que fue de 5.362 turistas, se observa un incremento de 6.513 personas; es decir, un crecimiento de 121%. Igualmente, las pernoctaciones crecieron de 11.764 a 22.058 para el mismo período.

Los mercados emisores principales son Estados Unidos, Francia, España, Alemania, Inglaterra, Brasil e Italia, y el índice de permanencia de 2,73 noches.

Gráfico N° 05: Establecimientos de hospedaje, Internacionales.



Interpretación. - Podemos observar que para el período 2003 – 2004 la variación de arribos es del orden de + 17,83%, 16,16% para el 2005, 20,60% para el 2006 y 17,52% para el 2007. Hay que resaltar que durante el último período los arribos en el Perú crecieron en 11%. Esto significa que San Martín creció sobre el porcentaje del país. Igual tendencia se observa en el caso de las pernoctaciones: para el período 2003-2004 se registran + 15,06%; + 20,54% para el 2005; + 14,13% para el 2006; y + 8,04% para el 2007.

e. Los recursos turísticos

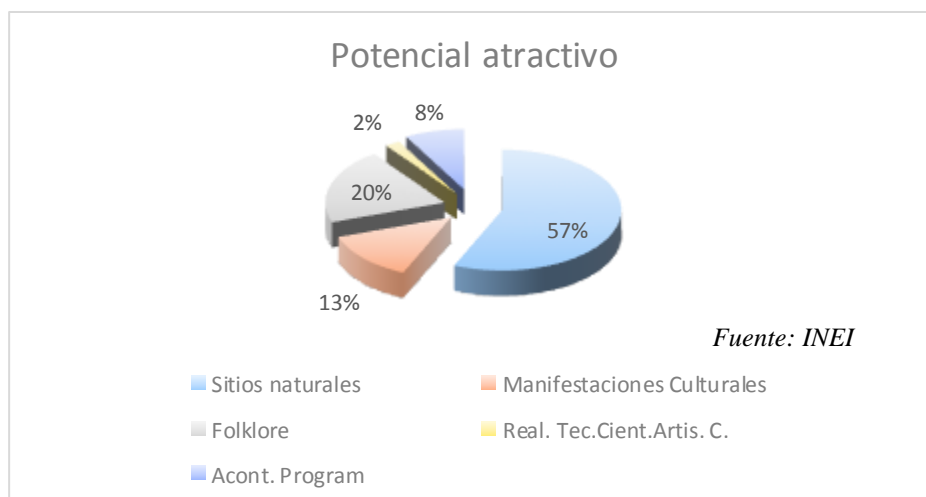
San Martín cuenta con una gran diversidad de recursos tanto naturales como culturales, que posibilitan el desarrollo de una amplia y diversificada oferta de productos turísticos.

En el Inventario Turístico de la Región para el año 2008 se han registrado 472 recursos turísticos. De estos, 56% corresponden a la categoría de sitios naturales, principalmente cascadas, cuevas, ríos, lagunas, efluentes de aguas termo-minero-medicinales, áreas naturales protegidas, etc. Esto constituye un gran potencial para modalidades de turismo de naturaleza, aventura y aventurismo.

De este total de recursos turísticos, 20% corresponden a la categoría folclor –música, danza, artesanía, gastronomía, etnología y creencias populares-, lo que nos permite

ofrecer actividades propias de la región tales como turismo cultural, gastronómico, vivencial y turismo rural comunitario. La calidez de la población contribuye al éxito de estas actividades. Las manifestaciones culturales representan 13% de dicho total: sitios arqueológicos, museos, pueblos tradicionales, etc.

Grafico 06: **Potencial atractivo**

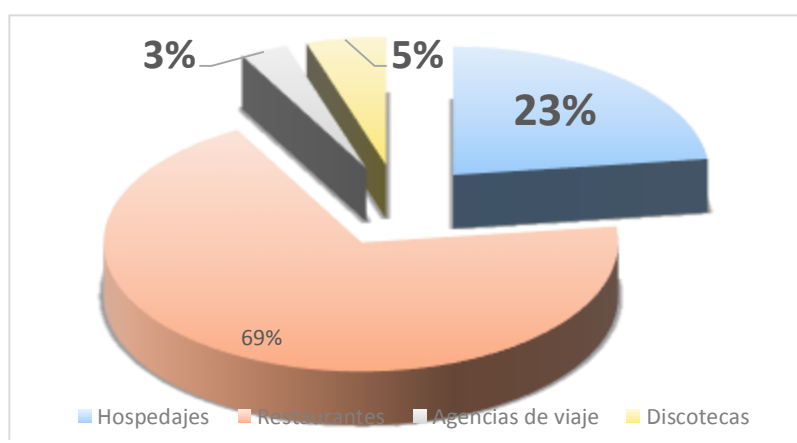


Esta información constituye el insumo básico para planificar las actividades turísticas en el departamento, así como para orientar la oferta hacia los segmentos o nichos del mercado que ofrezcan las mejores posibilidades. A modo de conclusión, se puede afirmar que nuestro capital turístico principal –en el horizonte cercano- es la naturaleza. Sin embargo, por la alta fragilidad de los ecosistemas de la región, el concepto de sostenibilidad debe estar presente en cualquier emprendimiento turístico.

f. Las empresas turísticas

En San Martín, 69% de la planta turística está conformada por el rubro de restaurantes. Los establecimientos de hospedaje representan 23%, y las agencias de viajes y turismo, 3%.

Grafico 07: **Empresas Turísticas relacionadas – San Martín.**



Fuente: INEI

g. Establecimientos de hospedaje

En los últimos 10 años, este rubro ha experimentado un crecimiento constante, La capacidad instalada de hospedaje de la región es de 8,229 camas y 5,223 habitaciones, en un total de 343 establecimientos, de los cuales sólo 24 se encuentran categorizados - 3 en Rioja, 4 en Moyobamba y 17 en Tarapoto-, a pesar de que la infraestructura de un gran porcentaje de éstos cumple con los requerimientos mínimos que establece el reglamento para categorizarse. Las provincias que concentran el mayor número de establecimientos de hospedaje son San Martín, Moyobamba, Mariscal Cáceres, Rioja y Tocache.

Cuadro N° 01: **Capacidad hotelera en habitaciones y camas**

PROVINCIA	ESTABLECIMIENTO	HABITACIONES	CAMAS
MOYOBAMBA	52	904	1,407
RIOJA	24	415	585
MARICAL CACERES	27	448	691
BELLAVISTA	12	225	302
HUALLAGA	3	60	93
TOCACHE	25	553	781
SAN MARTIN	164	2,344	3,969
EL DORADO	6	48	61
PICOTA	18	143	206
LAMAS	12	83	134
TOTAL	343	5,223	8,229

Fuente: DIRECCION REGIONAL DE TURISMO

Turista extranjera: Son 11,393 extranjeros y perfil del nuevo turista extranjero, PROMPERU encontró que éste busca nuevas experiencias y crecimiento personal. Además, necesita sentir que descubre civilizaciones antiguas y tener un alto contacto con la naturaleza. Estos exploradores, quienes generan opinión en su grupo, tienen mente abierta y positiva, consideran que los viajes son importantes en sus actividades y poseen un alto nivel de educación, es decir, el turista actual busca experiencias y emociones.

Por ello podemos concluir que los turistas extranjeros gustan de: Eco turismo, Turismo vivencial, caminatas, visita a sitios naturales.

Turista nacional: Representa el 98% Casi la totalidad de los vacacionistas nacionales prefieren viajar por cuenta propia; para elegir un destino toman en cuenta que éste lugar tenga un clima cálido. La seguridad y tranquilidad del lugar resulta un segundo aspecto de importancia, mientras que los más jóvenes (de 18 a 24 años) desean

conocer nuevas zonas turísticas, además de poder observar paisajes naturales, relacionarse con otras culturas. Un lugar económico y la distancia al destino también resultan aspectos determinantes para elegir.

Zonas turísticas (selva por el calor), sitios naturales y manifestaciones culturales.

Cuadro N° 02: Segmentación del mercado peruano y su participación en el mercado

Grupo	Participación en el mercado
Descanso y relax	49%
Los divertidos	17%
Los conocedores	17%
Los ahorradores	15%

Turista regional: El turismo interno es la principal demanda de la macro región Norte; representa el 19% del país. San Martín forma parte de la macro región Norte. Está llamado a ser el segundo destino turístico receptivo del Perú para ser balance del circuito sur, extender la duración de la estadía de los visitantes internacionales y, lo más importante, llevar desarrollo económico a las regiones del norte.

El turista regional prefiere: Turismo vivencial, Visitar los sitios naturales, Manifestaciones culturales.

Como es de conocimiento la Provincia de Mariscal Cáceres – Juanjui es uno de los puntos principales que tiene atractivos turísticos preferidos por la región.

B. Turismo en Juanjui:

Es uno de los principales lugares en la región como punto de concentración para conocimiento de los lugares turísticos naturales que esta presenta. EL TURISMO en la zona, aún no ha sido muy difundido, sin embargo, goza de un gran potencial por la bella geografía y presencia cultural ancestral (Gran Pajaten) del lugar; que Esta cubierta por una espesa vegetación, que lo oculta en un escenario agreste, enigmático y misterioso. Las edificaciones se extienden sobre los flancos de una angosta meseta y llegan hasta la parte más baja sobre el sector denominado las palmas, existen dos otros asentamientos en cerros del entorno, todos encubiertos por la enmarañada floresta. A una hora de la ciudadela del gran Pajaten a 20 minutos desde el campamento macedonio, se encuentra un conjunto de funerales conocidos como el mausoleo o santuarios de los pinchudos situados a 2800 msnm, está compuesto por 6 edificios circulares, contruidos sobre un balcón geológico en medio de un gran

peñasco. En este lugar se observan frisos policromos y esculturas zoomorfas, colgantes tallados en madera de 70 centímetros. Con o parte de la ciudad de Juanjui también encontramos CATARATAS EL BREO: se encuentra ubicado a 80 km al sur de Juanjui. Se puede llegar a través del distrito de Huicungo.

Gráfico 08: Sitios Turísticos de Juanjui.



Fuente: <http://turismo.pe/ciudades/capital/juanjui.htm>

El Parque Nacional del Río Abiseo fue creado en 1983 y declarado Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en 1990. Se destaca el Gran Pajatén, fortaleza semicircular de la cultura Chachapoyas.

Gráfico 09: imágenes del sector Amberes



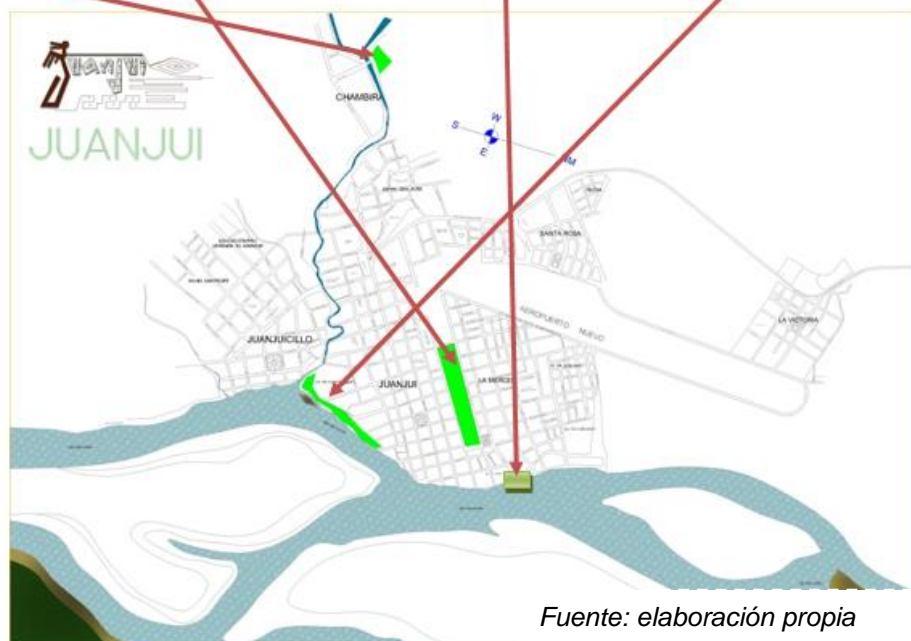
Fuente: imágenes captadas del lugar.

Chambira: Presenta solo circulación y presencia de la quebrada como los puntos de concentración para fiestas como san Juan, patrona, etc. Alameda La Merced: Presenta circulación perimetral, que engloba zona deportiva (fútbol y vóley) todos los días.

La ciudad de Juanjui por si cuenta con los siguientes espacios de recreación que dan la utilidad y movimiento al óseo, comercio, turismo.

Esquema N° 02: Espacios de Recreación de la ciudad de Juanjui

Chambira, Alameda La Merced, Punta Verde, Los Espacios Puertuarios (Amberes, pomarrosa, Sion)



Fuente: elaboración propia

Optimización de la investigación al resultado y elaboración de proyecto de tesis:

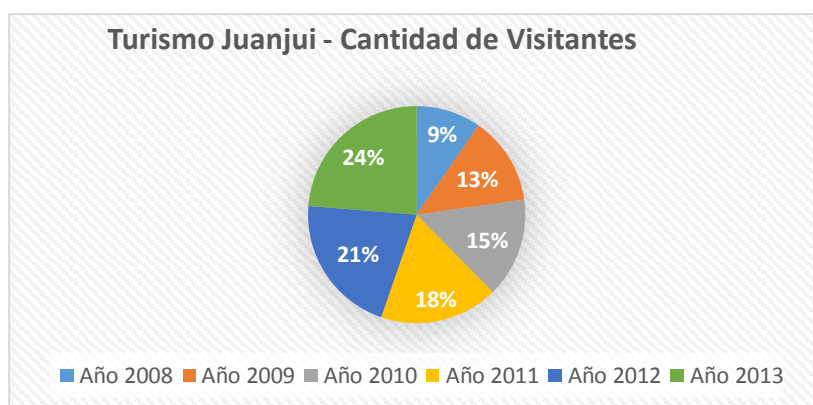
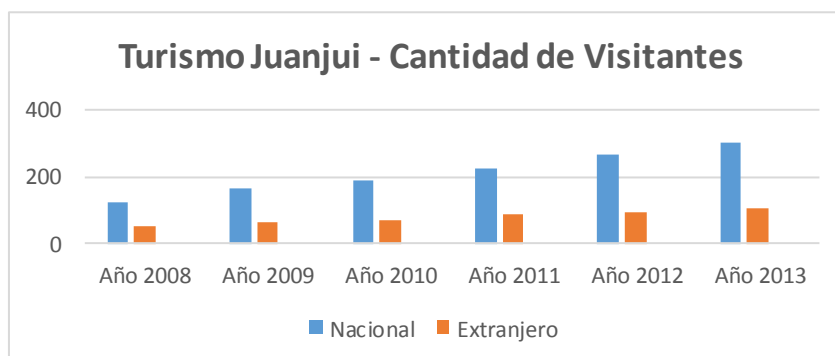
Si 405 turistas entre extranjeros y nacionales visitan el puerto en la condición regular por las actividades de medio que esta desempeña, como se puede observar en el siguiente cuadro, se puede deducir que contando con una adecuada infraestructura el turismo puede alcanzar el doble.

Cuadro N° 03: Turismo Juanjui – Cantidad De Visitantes

TURISMO JUANJUI – CANTIDAD DE VISITANTES							
Variable	Unidad de Medida	Año					
		2008	2009	2010	2011	2012	2013 P/
Arribos							
Total	Personas	173	229	260	312	362	405
Nacional Extranjero	Personas Promedio	123	167	189	225	267	302
	Personas Promedio	50	62	71	87	95	103
Pernoctación							
Total	Número de noches	4	4	4	4	4	4
Nacional Extranjero	Noche / Persona	2	1	1	1	1	1
	Noche / Persona	2	3	2	3	3	2
Permanencia							
Total	Días/pers.	4	3	4	4	4	4
Nacional Extranjero	Días/pers. Promedio	2	2	1	1	1	1
	Días/pers. Promedio	2	1	2	3	3	2

Fuente: Información de Data de Juanjui/ Elaboración Propia

Grafico N° 10: Turismo de Juanjui Cantidad de Visitantes



Fuente: Información de Data de Juanjui/ Elaboración Propia

2.1.2.2. Síntesis Del Problema De Investigación

Se puede identificar que La ciudad de Juanjui posee una extensión territorial cuyo frente principal colinda con el Rio Huallaga, a través de Calles, Puertos activos (organizados improvisadamente) y espacios vacíos (carentes de aprovechamiento para zonas de estar ocio y recreación).

Esto implica al servicio Portuario como el centro del problema de investigación y calificarlo va a requerir de ciertos indicadores, características y funciones como tal, actualmente. Este espacio puede concentrar en el sector llamado Puerto Amberes en la ciudad de Juanjui. El tipo de servicio que presenta es de carga y transporte de pasajeros en general a través de botes, latas, deslizadores, dependiendo de la capacidad hasta dos motores de fuerza.

El transporte mediante este medio se da todos los días por las necesidades de comunicación con localidades cercanas y lejanas a ella, además el turismo que ofrece amerita a que los tours que se realizan no necesariamente se rijan a un horario.

El Análisis Regional permite ver la aceptación en el sector turismo de las personas locales, nacionales y extranjeras una participación creciente, que requiere de modulaciones en los servicios, para la continuidad del desarrollo.

La investigación indica que para brindar el mejor funcionamiento del servicio portuario en el espacio urbano del Sector Amberes en la ciudad de Juanjui que va a interactuar debe tenerlo siguiente: Almacenaje (servicio), Recepción de carga, Estar de pasajeros, servicios personales (bar, restaurant, hospedaje), Ventas, Influencia, Infraestructura (embarcadero, almacenes, etc.), Administración General, recreación, relación de ser; además de estar orientado en un Plan de desarrollo, que cuente con capacitación de personal y que los Sectores participantes estén comprometidos.

Análisis Servicio Portuario En Puerto Amberes – Juanjui,

Cuadro N° 04: Servicio Portuario Actual en el Sector Amberes – Juanjui

SERVICIO PORTUARIO EN PUERTO AMBERES – JUANJUI				
INDICADORES, CARACTERÍSTICAS Y FUNCIONES	Excelente	Bueno	Regular	Malo
• Almacenaje (servicio)		X		
• Recepción de carga			X	
• Estar de pasajeros				X
• Servicios personales (bar, restaurant, hospedaje)				X
• Ventas				X
• Influencia			X	
• Infraestructura (embarcadero, almacenes, etc.)				X
• Administración General			X	
• Recreación			X	
• relación de ser			X	
• Plan de desarrollo				X
• Capacitación de personal				X
• Sectores participantes				X

Fuente: Elaboración propia

Interpretación; Se considera que el servicio Portuario que presenta la ciudad de Juanjui es casi una Condición Regular, con varios malos indicadores.

El servicio puede mejorar y alcanzar al BUENO. Para ello es mejorar Todos los aspectos que están en condiciones de malo y regular, pero la infraestructura es importante.

De tal manera, El espacio requiere de una intervención urbana y que la carencia de un mejoramiento en el servicio portuario se hace presente, considerando así realizar una propuesta de diseño de un MALECON PORTUARIO en este sector Amberes y sería totalmente viable pues mejoraría los servicios de transporte fluvial en espacios urbanos

de la ciudad de Juanjui. Concientizado la idea se tendrá en cuenta que otros tipos de estudios tienen que participar como la necesidad de realizar los estudios básicos de ingeniería – el estudio hidrológico e hidráulico.

2.1.3. Delimitación

1. La falta de actualización de los registros de los profesionales graduados o titulados en el área de investigación de Servicios Portuarios de las universidades que ofertan las carreras afines en el país, al momento del estudio.
2. Banco de datos incompletos y no actualizados, de las empresas dedicadas al rubro de Servicios Portuarios en relación con espacios urbanos, de sitios de actividad en riveras.
3. El período de tiempo de recolección de la información comprende un año de duración a partir de octubre de 2015.

2.1.4. Formulación del problema a resolver

De qué Manera se Puede Mejorar Los Servicios De Transporte Fluvial En Los Espacios Urbanos Del Sector Amberes de la Ciudad De Juanjui.

2.2. Objetivos: General y Específicos

2.2.1. Objetivo General de la investigación

Explicar de qué manera el Diseño De Malecón Portuario del Sector Amberes puede mejorar los servicios de transporte fluvial en los espacios urbanos de la Ciudad de Juanjui

2.2.2. Objetivos específicos

- Realizar un diagnóstico de la realidad que presenta la infraestructura arquitectónica de transporte fluvial en sus servicios de espacios Urbanos del Sector Amberes como zona de puertos que presenta la ciudad de Juanjui.
- Identificar la demanda de transporte Fluvial durante las actividades diarias, más representativas y el promedio de turistas que visitan Juanjui durante estos últimos años”.
- Identificar las características espaciales, antropométricas, ergonómicas y de infraestructura para la realización de “actividades y funcionalidades Portuarias, recreativas y Turísticas, según servicio”.
- Analizar los factores determinantes que delimiten a ser aplicables en espacios de intervención urbana afines.

- Plantear una propuesta innovadora y auto sostenible, que dé respuesta a los factores climatológicos, geológicos, tipología del sector y materialidad constructiva y mobiliaria, enmarcado con costumbres y tradiciones.

2.3. Justificación de la investigación

Utilizando los criterios establecidos por Hernández Sampieri ² para evaluar el potencial de una investigación se plantean los siguientes aspectos, los cuales servirán para la elaboración de la justificación:

Justificación Teórico: La investigación contendrá información que pueda servir para comentar, desarrollar o apoyar una teoría y se podrá conocer en mayor medida el comportamiento y relación de las variables; puede sugerir ideas, recomendaciones e hipótesis a futuros estudios que se requiera dentro del perfil de tesis como a investigadores con temas afines.

Justificación práctica: El mejoramiento de los servicios de transporte fluvial en espacios urbanos ayudaría en forma práctica resolver las carencias y deficiencias de infraestructura en la zona portuaria del sector Puerto Amberes, a su vez el espacio intervenido con la aplicación de la propuesta permitirá el control social que puede traer consigo actualmente, ya que no se encuentra un debido tratamiento, utilizándose muchas veces como botaderos de basura, delincuencia y consumo de drogas.

Justificación social: Esta investigación posee relevancia en la sociedad, pues los beneficiados tras sus resultados son todos; es decir, aquella persona de a pie, moradores del Puerto Amberes, población en general de la ciudad, visitantes en su búsqueda de conocer Juanjui con sus espacios urbanos y turísticos, indicar aquello que implica como el río es un factor importante no solo para comunicar aquellas zonas urbanas mediante esta vía o el tipo de comercio que esta signifique sino que también la importancia de cómo poder construir un hábitat lo más relacionado posible donde el equilibrio se persiga a través de su propuesta Arquitectónica. Permitiendo a la sociedad crecer ordenadamente.

Utilizando los criterios establecidos adaptados de Ackoff (1953) y Miller (1977): Consideran que, cuanto mayor número de respuestas se contesten positiva y satisfactoriamente, la investigación tendrá bases más sólidas para justificar su realización; para ello se añade la conveniencia y la utilidad metodológica a los demás puntos ya descritas.

² Hernández Sampieri, Roberto, et al. (2006) Metodología de la investigación Científica.

Conveniencia: La presente investigación es conveniente por qué sirve para resolver de manera sostenible, con tecnología constructiva e innovadora las necesidades de servicios de transporte fluvial en espacios urbanos a través de un Malecón Portuario y que a su vez armonicen de espacios urbanos relacionados.

Utilidad metodológica: La investigación con los procedimientos realizados de recolección de datos, entrevistas y encuestas son fuentes válidas y confiables para conclusiones y recomendaciones del proyecto de tesis a su vez será de utilidad a futuras investigaciones.

A parte de una buena planificación estratégica, la imagen urbana para los habitantes y visitantes de una ciudad portuaria, es el conjunto de elementos naturales y construidos; determinadas por las características del lugar, sus costumbres y sus usos.

2.4. Delimitación de la investigación

La presente investigación solamente alcanzará a Explicar de qué manera la Propuesta De Diseño De Malecón Portuario del Sector de Amberes puede mejorar los servicios de transporte fluvial en los espacios urbanos de la Ciudad de Juanjui, que considera todos los elementos sobre el particular.

2.5. Marco Teórico

Los Malecones Portuarios a lo largo de la historia han formado parte importante y significativa en las diversas sociedades en la que han existido; buscar las teorías para considerar la propuesta de Diseño del Malecón Portuario del Sector Amberes se enmarca en el análisis urbano arquitectónico del lugar y lo relevante e importante que resulta con el aspecto de este tipo de espacio, para lograr Mejorar los servicios de transporte fluvial en espacios urbanos de La Ciudad de Juanjui; como se da en otros lugares que de acuerdo a la investigación generan un impacto positivo y lugar necesario.

2.5.1. Antecedentes de la Investigación

Antecedente N° 1: tesis

Autores : Crespo Correa, Juan José.
Título : “arquitectura lacustre: malecón para la laguna Yahuarcocha”
Institución : Universidad San Francisco de Quito.
Lugar : Quito – Ecuador.
Año : Ecuador 2005.

Conclusión:

El proyecto busca mejorar las condiciones de servicio y turismo en La ciudad de Ibarra se ha convertido en un nuevo polo de desarrollo industrial y sobretodo turístico. Por esta razón he escogido esta ciudad y más específicamente la Laguna de Yahuarcocha para la implantación o ubicación de mi proyecto de tesis. En las más importantes ciudades del Ecuador ya se han desarrollado proyectos que han devuelto la identidad a la ciudad e Ibarra no quiere quedar rezagada de estos proyectos de desarrollo urbano y ha optado por utilizar la misma figura conceptual e iconográfica para devolver a la ciudad su identidad perdida.

Antecedente N° 2: tesis

Autores : Miguel Callejas, Valeria Quevedo, Carlos Grande.

Título : “Diseño De Malecón Y Áreas De Esparcimiento En La Playa La Unión.”

Institución : (Universidad Centroamericana José Simeón Cañas)

Lugar : San Salvador, El Salvador.

Año : septiembre, 2006.

Conclusión:

El proyecto busca mejorar el mejoramiento de playa la Unión en San Salvador, El Salvador mediante la creación de malecón y dar así más importancia a lo que Alberto Herrarte dijo acerca de Centro América, como el Puente Gigantesco, el brazo poderoso que mantiene la continuidad del continente; y la presente investigación a través de su propuesta arquitectónica en su intervención urbana busca llegar a tal fin.

Antecedente N° 3: tesis

Autores : Junior Girón Isidoro.

Título : “Diseño De Malecón Y Áreas De Esparcimiento en La Playa Chimbote en Florida,”

Institución : Universidad Cesar Vallejo – Chimbote, Facultad De Arquitectura, Urbanismo Y Edificaciones;

Lugar : Chimbote – Perú.

Año : enero – 2012.

Conclusión:

El proyecto busca recuperar el paisaje deteriorado de la playa de Chimbote en Florida, ya que a raíz de su abandono se está dándole de utilidad, en usos de botadero de basurales, donde el espacio prest a ser partícipe de la delincuencia y presencia de

consumidores de droga y que un canal desembocado de desagüe ubique céntricamente como parte de la playa y el mar; busca mejorar de acuerdo a su investigación con su propuesta urbana para poder dar soluciones factibles del caso.

2.5.2. Fundamentación Teórica de la Investigación

El presente trabajo es un estudio enmarcado en el campo de la arquitectura y el urbanismo, y la valoración de este en el aspecto de espacios urbanos y servicio portuario que se fundamenta a partir de un nutrido uso de terminología esencial que se explicarán las variables Diseño Arquitectónico y Mejoramiento de los Servicios.

2.5.2.1. Vías Navegables fluviales

2.5.2.1.1. Vías Fluviales o Hidrovías

Los ríos constituyen las vías fluviales o hidrovías por donde transitan diferentes tipos de embarcaciones trasladando pasajeros y/o carga entre puertos ubicados en las márgenes de estas vías para facilitar el transporte de mercancías, estableciéndose rutas y tráfico de acuerdo a la demanda del transporte.

2.5.2.1.2. Rutas Fluviales

Están divididas en dos:

- Rutas Internas, entre puertos peruanos
- Rutas internacionales, entre puerto peruano y extranjero.

2.5.2.2. Transporte Fluvial

El transporte fluvial viene a constituir la navegación que realizan embarcaciones a través de los ríos navegables movilizandocarga y/o pasajeros entre dos o más puertos ubicados en las riberas de estos ríos y uniendo puntos geográficos diferentes en el ámbito local, nacional e internacional. El transporte Fluvial se clasifica:

El servicio de transporte regular o de línea.-, es el tipo de transporte fluvial que prestan las naves cumpliendo operaciones en rutas determinadas con frecuencias e itinerarios programados y aplicando fletes y costos de pasajes registrados.

El servicio de transporte irregular.-, es el tipo de transporte fluvial que no obedece a itinerarios y que actúan de acuerdo a la oferta y demanda de pasajeros y/o carga; generalmente operan bajo contratos especiales en la movilización de carga a su total capacidad de acuerdo a las reglas del mercado.

El parque fluvial podemos dividirlo de la siguiente manera:

Por su uso:

- De pasajeros
- De carga
- Mixtas

Naves con propulsión propia:

- Motonave
- Motochata
- Remolcador o Empujador
- Bote motor

Naves sin propulsión:

- Chata y Chata cisterna
- Barcaza y Barcaza cisterna
- Alvarenga

Para efectos de la Operación Comercial, se considera como unidad de transporte:

- Motonave : Embarcación con propulsión y bodega
- Motochata: Embarcación con propulsión y bodega
- Comboy: Conformado por un remolcador o empujador con propulsión y una o más unidades sin propulsión.

La Problemática Del Transporte Fluvial.

En cuanto a la situación empresarial este se encuentra repartido entre Sociedades Anónimas y Encomanditas de Responsabilidad Limitada y representan el 40% del total de empresas y agrupa a las más grandes que cuentan con la mayoría de embarcaciones. Las empresas Unipersonales son las más numerosas, alcanzando el 60% del total y son generalmente Armadores que cuentan con una sola embarcación. Con relación a la normatividad comercial y turística esta relación se ha implementado en el Perú y las empresas se encuentran en plena adecuación. El sistema fluvial amazónico, comprende algo más de 14,000 Km. De longitud de ríos, considerándose navegables 6,000 Km., Siendo sus características:

- Pequeña pendiente,
- Grandes caudales,
- Fluctuaciones en el espejo de agua, y
- Considerable transporte de sedimentos

2.5.2.3. Los Ríos y Puertos Fluviales

De los innumerables ríos existentes en la cuenca amazónica, el Amazonas, Marañón, Ucayali y Huallaga son los de mayor importancia para el transporte fluvial comercial. Estos cuatro ríos forman un solo sistema.

A. Río Huallaga, Es el afluente más grande del Marañón, es navegable todo el año por embarcaciones de 3' 0 4' pies de calado hasta el pueblo de Yurimaguas. La distancia desde la boca del río hasta Yurimaguas es alrededor de 250 kilómetros. A unos 150 kilómetros aguas arriba de Yurimaguas el río ha cortado un cañón, el Pongo de Aguirre, en una cordillera de montañas que se ramifica de la cordillera oriental de los andes, de ahí, aguas arriba, el río es navegable solamente por canoas, y esto con dificultad.

B. Puertos Fluviales Para los puertos fluviales se aplica también las generalidades para los puertos marítimos en cuanto a la revolución causada por el uso de los contenedores y el sistema de transporte multimodal, sin embargo en el caso peruano actualmente solo se cuenta con el puerto de Iquitos.

C. Programas existentes De Desarrollo De Infraestructura Portuaria, se da en la región amazónica se establecen acciones que corresponde realizar al Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, en materia de la inversión pública, relacionado entre otros a la ejecución de:

- a) Obras de Mejoramiento y Ampliación de la Infraestructura Portuaria
- b) Estudios de Navegabilidad en los ríos amazónicos

Tabla N° 02: Numero de Puertos Fluviales

RIO	Números De Embarcaderos O Puertos Fluviales
Amazonas	6
Marañón	4
Ucayali	10
Putumayo	3
Napo	3
Huallaga	4
Tigre	2
Pastaza	2
Morona	2
Curaray	1
Madre De Dios	3

Fuente: elaboración propia

2.5.2.4. Referencia de Ciudad – Puerto

Dentro del desarrollo del Proyecto “Diseño del malecón Portuario Turístico del sector Amberes es necesario saber y conocer de ciudades que se encuentren en el mismo contexto, de esta manera se verán las acciones que se están tomando debido a todos los procesos de desarrollo a la cual han sido sometidas, además los planes de reconversión que éstas poseen. Existen, alrededor del mundo, ciudades que se encuentran cerca de mares, ríos o bahías, dentro de las cuales algunas poseen puertos. Estas se han visto afectadas por varios procesos de desarrollo, sufriendo el fenómeno de deterioro, el cual se ha dado por el rápido crecimiento urbano, por la expansión sin regulación y por el abandono de centros urbanos.

El desarrollo urbano de las ciudades, principalmente de las ciudades-puertos, se ha constituido en ejes esenciales de la configuración y evolución del mapa económico, social, cultural y político.

No se puede calificar que esta relación es constante en cuanto a desarrollo, crecimiento, o deterioro, sino que poseen distintas variables que las afectan para poder tener un buen funcionamiento entre ellas. En las relaciones que han tenido se pueden apreciar a través de la historia las siguientes etapas de evolución³:

A. Etapa de unidad ciudad-puerto; Este periodo abarca desde los orígenes de ciudad y puerto hasta mediados del siglo diecinueve, esto es, mientras el transporte marítimo depende de la fuerza humana. En estas circunstancias, los contactos e intercambios comerciales con culturas y economías diferentes otorgan al asentamiento urbano un potencial de crecimiento en torno a dicha actividad de forma que se produce la inevitable centralidad urbana de las infraestructuras.

B. Etapa de crecimiento y distanciamiento de la ciudad-puerto; Ambas realidades a consecuencia de la revolución industrial comienzan a crecer y a distanciarse.⁴ Los medios de transporte terrestre y marítimo empiezan a requerir múltiples e importantes adaptaciones derivadas tanto del incremento de sus dimensiones espaciales como de la necesidad de nuevos accesos. Aparecen las primeras divergencias puerto-ciudad y así mismo, las primeras problemáticas ambientales derivados de una actividad portuario.

C. Etapa de acercamiento e integración de la ciudad-puerto; Esta etapa es la ideal, y se está implementando en varias naciones, ya que mantienen un equilibrio entre

3 Fuente: Sánchez Pavón, Bernardo; Futuro de las relaciones Puerto ciudad.

4 Fuente: Vide Alemany Llovera; “Los puertos Españoles en el siglo XIX”

ambas y estas prestan un mejor funcionamiento. Para lograr este tipo de relación se requiere de una Renovación de la misma, los Espacios Abandonados o infrautilizados han de convertirse en una oportunidad tanto urbana como portuaria. Las características para que exista una buena relación entre puerto y ciudad son:

- Debe existir una relación fluida entre la ciudad y el puerto.
- El puerto debe poseer conexiones adecuadas con el ámbito urbano, para mantener las posibilidades de desarrollo.
- La ciudad necesita una apertura a la barrera que supone el recinto portuario, para que se disfrute del litoral y parte de las superficies portuarias, para espacios libres o equipamiento urbano. El espacio portuario aparece ante la ciudad como la gran oportunidad urbana para un nuevo centro urbano, gentrificación, recuperación del centro o reactivación de los núcleos ya existentes que se encuentren en deterioro.
- Los elementos del puerto deben compatibilizar con la ciudad, siendo objeto de especial atención en el planeamiento urbanístico.
- Poseerá una regulación estricta de las actividades portuarias en los entornos más próximos a la ciudad o áreas pobladas. Estas actividades, escasamente compatibles con la actividad urbana han de ser objeto de unos minuciosos estudios sobre medios empleados e impactos producidos.

Hablar sobre el desarrollo de las ciudades portuarias no basta, ya que hay otros factores importantes. La renovación de puertos y malecones es un fenómeno que se están realizando, estas ciudades que poseen un frente de agua, se vuelven estratégicas en las cuales se pueden desarrollar actividades económicas, sociales, culturales y de turismo.

Nace la inquietud de renovar estas ciudades, y las razones para transformarla involucran un conjunto de factores⁶ económicos, sociales, ambientales y de preservación. Analizando los casos estudiados se puede concluir que el funcionamiento de las estrategias de las ciudades y puertos debe de estar enfocadas al mejoramiento de ambas y así lograr un desarrollo ordenado. La renovación del frente playa trae muchos beneficios a la región, provee turismo, mejora la calidad de vida del habitante y lo integra social y cultural, por otro lado eleva la actividad económica.

La ciudad de Juanjui pueda recibir esta renovación y se beneficie con unos de estas acciones es importante captar el interés de los inversionistas; para lograrlo se debe de realizar un plan estratégico tomando en cuenta la mejora de la imagen urbana logrando

que tanto ciudadanos como los distintos actores se unan para lograr una cooperación público-privado.

2.5.2.5. Aspectos esenciales sobre Espacios Urbanos

El espacio urbano nace como una necesidad social con el hombre sedentario. Los espacios urbanos son la transformación de los no lugares; es el dominio público en primera porque está enfocado a los ciudadanos, para que realicen actividades recreativas, culturales o simplemente de descanso y que a su vez se pueden asociar a necesidades complementarias como actividades comerciales portuarias.⁵

A. La planificación estratégica de ciudades portuarias; herramienta técnica que “puede llevarnos a alcanzar el desarrollo, expresado en términos de crecimiento económico y acceso de la población a servicios para mejorar la calidad de vida en un ambiente natural óptimo”. Esto último según los objetivos de mediano y largo plazo y con la participación de agentes y ciudadanos.⁶

B. Espacios Urbanos en uso de Transporte Fluvial (Malecón Portuario). La interrelación que debe existir en las necesidades de transporte Fluvial en su espacio urbano a través de un malecón turístico son una unidad que complementan entre sí, una armonía arquitectónica; donde su adecuación al lugar genera dinamismo comercial – recreativo; en la cual las personas desarrollan capacidades físicas e intelectuales, destrezas y habilidades en un ámbito social pluricultural.

a. Malecón Escénico De La Laguna De Colta – Chimborazo (Ecuador)⁷. Proyecto ubicado en el Eje Ancestral de Colta, cantón de la Provincia de Chimborazo Ecuador. Cuna de la nacionalidad Puruhá, lugar de resistencia al ingreso de los Incas, por aproximadamente 50 años tal como se describe en la historia de Ecuador.

Este espejo de agua en la actualidad cuenta con la presencia y ubicación de 15 etnias al entorno. Consiste en una microcuenca que fue convertida en depósito de basura y taponada por residuos sólidos en todas las vertientes. Lugar en donde aún existen

⁵ Catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lar/carral_g_ed/capitulo1.pdf

⁶ <http://www.scielo.cl/pdf/eure/v36n108/art01.pdf>. De la planificación estratégica al marketing urbano: hacia la ciudad inmaterial.

Sánchez Pavón, Bernardo; Futuro de las relaciones Puerto ciudad ⁶ Modelo de simulación y creación de valores. <http://www.soluziona.com/SrvIndices> ⁹ García Campos, Armando. La Planificación Urbana: un instrumento de gobierno. Lima, IUPP, 1984.

⁶ Puerto de Barcelona, http://es..org/wiki/Puerto_de_Barcelona

Más allá del marketing de ciudades: hacia una política pública de diseño y gestión de los signos de identificación de ciudad. <http://www.ub.es/geocrit>.

CiberAmerica Cooperación www.cacao.com

⁷ Apuntesdearquitecturadigital.blogspot.com/2012/11/malecon-escenico-de-la-laguna-de-colta.html. Malecón Escénico de la Laguna de Colta - Chimborazo (Ecuador) - Arq. Iván Patricio Cortes Gálvez

descendientes del Inca y de la Princesa Paccha. Se propone en la recuperación y protección de este lugar ancestral entregando de manera directa el cuidado a sus habitantes y comunidades insertándolas al mundo económicamente activo a través de la generación de un atractivo turístico vacacional de intercambio y gestión que permita la autosustentación de sus habitantes recuperando la cosmovisión andina y sabiduría ancestral de nuestros pueblos originarios a partir de la unidad de medida ritual o chacana. Se decidió denominar al proyecto de la siguiente manera: MALECON ESCENICO DE LA LAGUNA DE COLTA, donde se da actividades de turismo, recreación activa y pasiva, Intercambio y gestión para la Provincia y el Ecuador con participación activa y directa de sus actores e involucrados. Es decir un verdadero eje escénico.

b. Malecón De Tarapacá, Iquitos; Llamado así en recuerdo de los héroes que lucharon en la memorable Guerra con Chile, el Malecón Tarapacá data de fines del siglo XIX y marca el límite entre Iquitos con el río Amazonas y el río Itaya. Histórico punto de reunión de los primeros exploradores que se lanzaron a la aventura del descubrimiento de la selva peruana, ofrece hoy un hermoso recorrido a través de veredas y jardines, una maravillosa vista del río Amazonas, de los principales monumentos arquitectónicos de la ciudad, como el ex Hotel Palace, el ex Colegio San Agustín y el Museo Amazónico.⁸ El Puerto De Iquitos, solamente estaría en posición de actuar como puerto de trasbordo de naves oceánicas a naves fluviales para la continuación del transporte multimodal ya que a pesar que siendo la ciudad más importante de la selva peruana no tiene conexiones carreteras que permitan incluirla dentro de un corredor.

c. Malecón 2000; Nace la inquietud de renovar las ciudades de Latinoamérica, y las razones para transformarla involucran un conjunto de factores económicos, sociales, ambientales y de preservación; Se inició la renovación mejorando el Malecón Simón Bolívar, se conoció el funcionamiento de la ciudad como un todo antes de intervenir, su forma y estructura; Su principal idea fue “crear un espacio público destinado para todos los habitantes de Guayaquil, restablecer la relación de la ciudad con río Guayas y que esta renovación sirviera como percutor para iniciar el proceso de regeneración dentro de la ciudad. La extensión del malecón es de 2.5 kms, dentro del cual se estableció un recorrido ubicando espacio de necesidades que presentaba la zona, entre ellos está un mercado, museo de antropología, centro de exposiciones, plazas, centros comerciales,

⁸ <http://revista.peruanosenusa.net/2010/04/malecon-de-tarapaca-iquito/>.
<http://www.inkaico.com/malecon-tarapaca/>.

y plaza cívica. El malecón 2000 tiene unos distintivos en relación a los elementos naturales como lo son: agua, tierra, aire, fuego.

d. Malecón Madrid Río. El proyectar y a su vez Fabricar un paisaje artificial; El proyecto de la red verde en las márgenes del Manzanares; Que desapareció ahogado por el tráfico, el soterramiento M30 en la zona Oeste ha permitido transformar las antiguas calzadas en nuevos espacios verdes, haciendo posible la mayor operación de re equilibrio ambiental que se llevó a cabo en Madrid. El Proyecto Madrid Río que se extiende en 6 946 616.00 M2 en 6 distritos conecta las zonas verdes existentes Y hace de Madrid una ciudad más equilibrada sostenible y con mayor calidad de vida. Se recupera el río manzanares.⁹ La diversidad de paisajes que atraviesa y los múltiples biotopos que recorre, hacen del Manzanares un elemento singular en el que se dan situaciones de gran contraste: desde las nieves de la sierra que perduran hasta el final de la primavera, hasta los páramos casi desérticos del sur de la cuenca. El río es poco accesible en casi todo su recorrido y muchas veces se convierte en un accidente incómodo y casi siempre desconocido. El proyecto se ha concebido en sucesivas aproximaciones o escalas diversas, desde el ámbito territorial o estratégico al local o específico. Un malecón comprendido por El salón de pinos, Jardines del Puente de Segovia, Jardines del Puente de Toledo, El río monumental, Plataforma del rey, Huerta de la partida, Avenida de Portugal, parque de la arganzuela, El sistema de puentes sobre el río, otros.

2.5.3. Marco Conceptual

2.5.3.1. Espacio Público

Lugar donde cualquier persona tiene el derecho de circular, en oposición a los espacios privados, donde el paso puede ser restringido, generalmente por criterios de propiedad privada, reserva gubernamental u otros. Por tanto, *espacio público* es aquel espacio de propiedad pública, “dominio” y uso público. En el aspecto legal, podemos decir que el espacio público moderno proviene de la separación formal entre la propiedad privada urbana y la propiedad pública.

En cuanto al uso, el espacio público es el escenario de la interacción social cotidiana, cumple funciones materiales y tangibles: es el soporte físico de las actividades cuyo fin es satisfacer las necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los

⁹ <http://www.youtube.com/watch?v=ofGuzPOLCVw>.
<http://www.esmadrid.com/madridrio/pdf/madrid-rio.pdf>
<http://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Ayuntamiento/Urbanismo-e-Infraestructuras/Madrid-Rio>

intereses individuales. Se caracteriza físicamente por su accesibilidad, rasgo que lo hace ser un elemento de convergencia entre la dimensión legal y la de uso. Sin embargo, la dinámica propia de la ciudad y los comportamientos de sus gentes pueden crear espacios públicos que jurídicamente no lo son, o que no estaban previstos como tales, abiertos o cerrados, por ejemplo espacios residuales o abandonados que espontáneamente pueden ser usados como públicos. Existen también espacios de propiedad privada pero de uso público como los centros comerciales que son espacios privados con apariencia de espacio público.¹⁰

a. La Imagen de la Ciudad.

La imagen urbana es la percepción que tiene el habitante del espacio, y por lo mismo, su lectura, depende básicamente de la relación que se establezca entre éste y el observador. Atributos que hacen que un determinado ámbito urbano adquiera algún significado para los habitantes de la ciudad y se integre a la memoria colectiva.

Las características de la imagen de la ciudad tienen que ver con 3 componentes básicos, de acuerdo a lo descrito por Kevin Lynch:

La identidad: Una imagen existe cuando se la distingue de su objeto, cuando se percibe su individualidad. No hay imagen del entorno allí donde no es legible la identidad de éste. Es lo que integra al individuo en la ciudad a través una unión fundamental y primitiva de pertenencia recíproca.

La estructura: Es la capacidad del medio (u objeto) para ponerse en relación espacial con los otros objetos y con el sujeto.

El significado: surge de la relación práctica y emotiva del medio (o el objeto) con el observador. En la ciudad está representada por su expresividad, constituyendo una globalidad unitaria con la cual el individuo puede identificarse.¹¹

b. Malecón

Dique o escollera que se construye en un puerto o muelle, para defensa del mismo contra los temporales y olas de mar abierta.

c. Diseño Arquitectónico Sostenible

Es hacer una buena arquitectura, una buena intervención que el lecho a construir de referencial al lugar. Es el aprovechamiento de los recursos naturales (luz, agua y suelo) esto con el fin de disminuir los costos en construcción y operación de los edificios.

¹⁰ FUENTE: Landáez, Nelly. *Inseguridad ciudadana*. En: <http://www.servicio.cid.uc.edu.ve/derecho/revista/cuestloc3/3-9.pdf>.

¹¹ García Campos, Armando. *“La Planificación Urbana: un instrumento de gobierno”*. Lima, IUPP, 1984.

Nuestros diseños garantizan una alta eficiencia energética y una disminución de los costos.¹²

2.5.4. Marco Histórico

2.5.4.1. Aspectos históricos de la ciudad de Juanjui

Juanjui es el distrito capital de la provincia de Mariscal Cáceres pertenecientes a la Región San Martín; la cual está ubicada al norte del Perú, en el Sector Nor – Oriental, flanco Nor – Occidental de la cuenca hidrográfica del Río Huallaga (cuadrángulo 15.j).

El Origen Del Nombre, recae en dos situaciones, la primera indica que Fue un indio llamado Juan, que huyó de lamas, bien por los maltratos recibidos o perseguido por la justicia de los misioneros, vino a dar por estos territorios y a convivir con los pobladores de Chacho. Luego de algunos años volvió a Lamas y trajo consigo a su familia y algunas otras familias que vinieron atraídos por las referencias de la abundancia de animales silvestres, esta inmigración se intensificó aún más al producirse la independencia. Para entonces el asentamiento de Chacho ya era conocido en Lamas como las tierras de “Juan Huido”, con ello llegaron más inmigrantes lamistas. Con el paso de los años, de Juan Huido se derivó el nombre de Juanjui. La segunda indica que fue por personas procedentes de Cajamarca, Chachapoyas, Moyobamba y Rioja iniciaron el poblamiento de Juanjui y la provincia, proceso que se mantuvo durante las últimas décadas del siglo y debe su nombre al gran militar y estadista peruano, héroe de la Guerra del Pacífico de 1879, Andrés Avelino Cáceres. El capitán español José Gaspar López Salcedo fundó esta ciudad el 24 de septiembre de 1827 con el nombre de Juanjui, una contracción de “Juan Huido”.

Extensión Y Altitudes

Latitud: 9° 31' S

Longitud: 77° 32' W

Superficie: 14498.73 km².

Las coordenadas y datos siguientes constituyen los límites aproximados de la zona de estudio de Mapa de Peligros de la Ciudad: 07 09'15" a 07 12'00" Latitud Sur. 76 43'00" a 76 45'00" Longitud Oeste. El área urbana está entre los 250 m.s.n.m. (orillas del río Huallaga) y los 350 m.s.n.m. (sectores Cementerio y Chambira); la plaza principal está a 258 m.s.n.m. y en las coordenadas 07° 11' 04" latitud Sur y 76° 43' 40" longitud Oeste.

¹² [Linkedin/19-estudio-sostenible---taller-de-arquitectura/dise-o-arquitect-nico-sostenible-397131/product](#)

DEPARTAMENTO

Amazonas

La Libertad

Provincia

PAIS

PIAÑO DEL PERU

Límites En La Provincia:
 Norte: Prov. De Huallaga.
 Este: Prov. De Bellavista.
 Sur: Prov. De Tocache.
 Oeste: Región de la Libertad.

JUANJUI

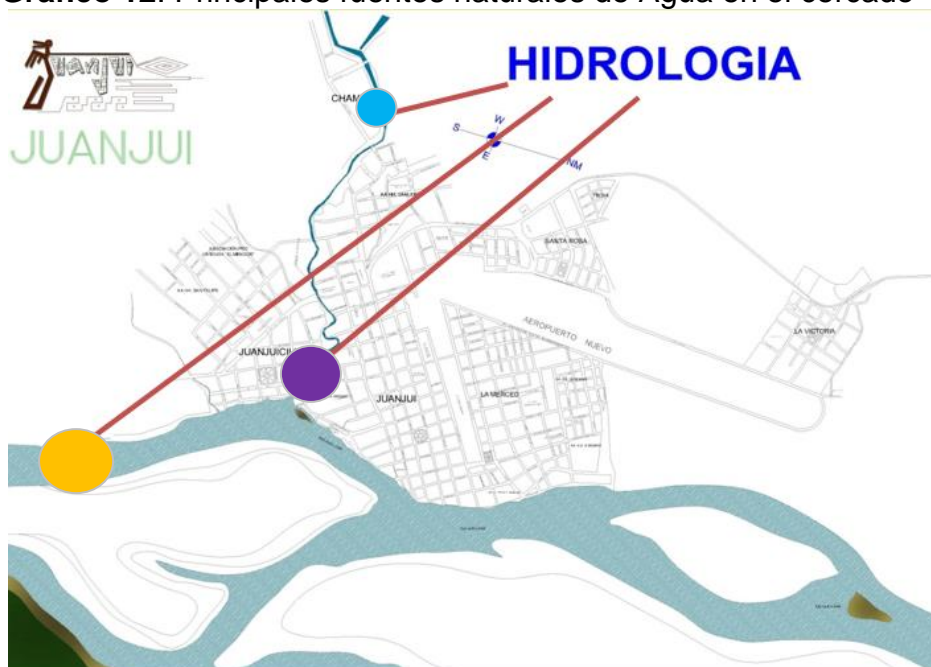
Las condiciones climáticas son buenas y favorables por contar con un clima templado, cálido y húmedo, con temperaturas que van desde los 23°C (70°F) a 36°C (97°F). La temperatura promedio anual es de 30°C, con una humedad relativa de 84.5%, siendo la máxima 87% y la mínima 79%. La precipitación anual de 1.168 mm. Siendo los meses de mayores lluvias, Marzo y Abril. La dirección predominante de los vientos es norte, con una velocidad promedio de 4.9 km/h.

49

Geología, las formaciones geológicas del área de estudio, están comprendidas en la era cenozoica y en el sistema cuaternario, de la serie Holocena y Pleistocena; existe una cobertura consolidada de suelo residual y orgánico producto de la actividad biológica de la flora y fauna a lo que se suma la actividad antrópica.

Hidrología, Cuenta con quebradas y ríos, siendo muchos de ellos navegables con embarcaciones ligeras. Estos ríos son excelentes para la pesca, al mismo tiempo facilita la comunicación entre los poblados y las provincias de mayor importancia (Tocache, Bellavista, etc.). Así tenemos el río **Huallaga**, que se constituye en el principal de esta zona; la Quebrada de Juanjuicillo, Chambira, Bocatoma y otros.

Grafico 12: Principales fuentes naturales de Agua en el cercado



Fuente: elaboración propia

2.5.4.2. Estructura urbana

Con el fin de obtener una visión sobre la distribución de los usos del suelo para el análisis del proyecto de tesis en la etapa de investigación, la estructura urbana, considerando cada uno de los elementos que la configuran y Analizando como esta ordenado su territorio como ciudad presenta El casco urbano prácticamente hacia orillas del río Huallaga encontrándose con el sector del puerto Amberes **lugar de intervención de la investigación**; aunque también está ligeramente desplazado hacia el suroeste, es éste el emplazamiento de mayor antigüedad. El tipo de asentamiento se caracteriza por una gran dispersión, que viene determinada por la tipología residencial (con mayor predominio en el municipio – la vivienda unifamiliar aislada. A pesar de la característica apuntada acerca de su estructura territorial, en el espacio urbano

propiamente dicho se pueden diferenciar varias zonas en función del emplazamiento original y del crecimiento que ha ido experimentando, posteriormente, el casco urbano ha ido ampliándose y se ha consolidado a raíz de la construcción de numerosas

- AA.HH. María Parado de Bellido.
- AA.HH. 8 de mayo.
- AA.HH. 28 de julio.
- Asociación Pro Vivienda "El Mirador".
- AA.HH. Alan García Pérez.
- Cercado
- **Puerto Amberes**

La función de la ciudad de Juanjui se da con actividades terciarias: agropecuarias, comerciales, institucionales (capitalidad de la Provincia). La industria (escasa) está en las periferias.

Grafico 13: Función y Contraste con la ciudad.

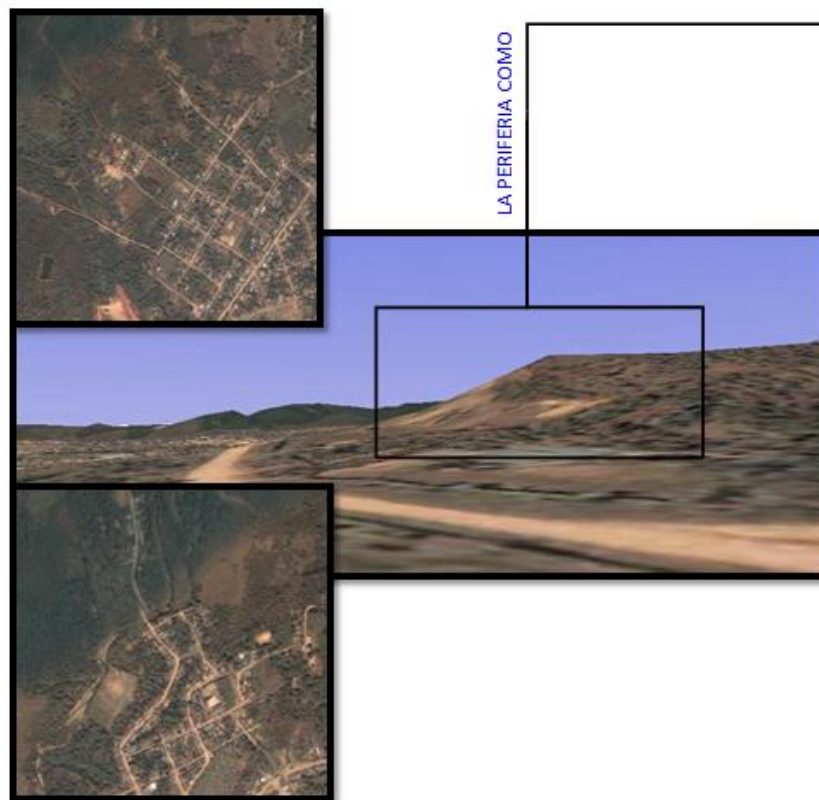


Fuente: elaboración propia

La accesibilidad a la ciudad, se da por la carretera marginal Fernando Belaunde Terry, contando a su vez con transporte marítimo, por el río Huallaga; esto permite el desarrollo de las mismas facilitando la diversificación de sus funciones e intensificando su actividad económica.

La Periferia, Las causas del crecimiento de la periferia urbana, se debe al crecimiento demográfico y a la inmigración campo-ciudad.

Grafico 14: Datos de La Periferia en la ciudad



Entrar en una dinámica de análisis de la ciudad y su elemento importante como lo es la periferia, nos conduce necesariamente a comprender las múltiples relaciones que se realizan al interior de aquellos. En tanto los diferentes elementos que conforman y particularizan cada vez a la ciudad, tienden a reforzar de manera directa el territorio para insertar las periferias más próximas a ella.

Fuente: elaboración propia

2.6. Hipótesis a Demostrar

La hipótesis que se pretende demostrar se encuentra en íntima relación con el objetivo general de la presente investigación. En este sentido, conviene recordar que el mismo se circunscribe a Explicar de qué manera la Propuesta de diseño de Malecón Portuario puede mejorar los servicios de transporte fluvial en los espacios urbanos del Sector Amberes, Ciudad De Juanjui.

La hipótesis que pretendemos demostrar, pueden resumirse en los siguientes términos:

a) El servicio portuario o transporte fluvial sufre durante el periodo del crecimiento y comunicación de la ciudad de Juanjui en los últimos 15 años un proceso de crecimiento y cambio; al reconocimiento del intercambio de vivencias, comercio y turismo. Esto supone un aumento muy importante tanto del Valor Añadido generado por el mismo, cuanto de los niveles de productividad.

b) Pero, sin embargo, estos procesos intensifican algunos de los problemas estructurales de infraestructura Portuaria de acorde a la escala de la ciudad de Juanjui y su movimiento que caracterizan económicamente a la región. En este sentido, terminan por promover El acondicionamiento de un sistema portuario y el vínculo directo con el turismo a través de una intervención urbana arquitectónica.

c) Estos procesos tienen, a su vez, una traducción espacial. Las actividades que aumentan su participación en el VAB regional se concentran mayoritariamente en las áreas urbanas, de forma que su importancia aumenta en el conjunto de la región. Por tanto, el aumento de la desarticulación espacial y la “desertificación” de servicios de determinadas áreas son la lógica consecuencia de los procesos de transformación en curso.

d) Con lo cual, en definitiva, la Propuesta De Diseño De Malecón Portuario puede mejorar los servicios de transporte fluvial en los espacios urbanos del Sector Amberes, Ciudad De Juanjui; que, finalmente, suponen que los costes sociales de estos procesos sean muy significativos.

e) No obstante, el territorio no es un agente pasivo, sino que juega un papel fundamental en la forma que toman los procesos de reestructuración y, por tanto, en la redefinición de las relaciones socioeconómicas experimentado en este período. En este sentido, el territorio entendido como espacio social es el vehículo a través del cual se producen las transformaciones necesarias (en la organización del trabajo, en las modalidades de cambio técnico incorporadas etc.) para que todas las transformaciones anteriormente enunciadas puedan tener lugar. Del mismo modo, el Impacto Territorial de la misma sería una concentración de los circuitos generadores de valor en las áreas urbanas y una lenta pero constante pérdida de importancia de los entornos no urbanos.

III. MATERIALES Y MÉTODOS

3.1. Materiales

3.1.1. Recursos humanos

01 asesor metodológico.

01 asesor de especialidad en Arquitectura.

01 asesor de especialidad en Ingeniería Civil.

01 Investigador

02 Encuestadores

3.1.2. Recursos materiales

Papel bond A-4

Lapiceros

Folders

Cartucho para Impresora

Anillado

Impresiones

3.1.3. Recursos de equipos

Computadora portátil laptop

Máquina fotográfica

Dispositivo USB

3.1.4. Otros recursos

Movilidad

Internet.

Teléfono

3.2. Metodología

3.2.1. Universo, Población y Muestra

Dado al objetivo general de la investigación que concierne a la Propuesta de Diseño de malecón portuario del sector Amberes, orientado a mejorar los servicios; se señala que:

3.2.1.1. El universo

Está constituido por:

- La totalidad de población de la ciudad de Juanjui compuesta por 50 884 habitantes existentes en Juanjui según el censo nacional INEI 2013 y que dicho dato en la investigación es genérica y abarca los análisis de turismo y actividad portuaria del sector. Distribuidos de la siguiente manera:

JUANJUI

P: Tipo de área	P: Según Sexo		
	Hombre	Mujer	Total
Total	27.048	23.836	50 884

- La totalidad de la infraestructura de servicio portuario turístico, comprende toda la franja de la zona ribereña en el sector Amberes distribuido mediante puertos organizados entre sí para las actividades de transporte y que no centra a edificaciones fijas, precisando la improvisación del área y solo reuniéndose en grupos para el control de pasajeros o carga, son tres los lugares de encuentro con más relevancia y utilidad que hacen el servicio de transporte de pasajeros, carga y turismo.

3.2.1.2. La población

Está constituida por los **750** personas aproximadamente que interactúan durante el día en el sector en función de transporte, ocio y visitantes locales, nacionales y extranjeros.

3.2.1.3. La muestra

Está constituida por 64 personas escogidos de manera probabilística y la totalidad de los ambientes del mismo Sector de Amberes y sus centros de atención portuaria y turística.

3.2.1.4. Procedimiento para el cálculo de la muestra

Siendo nuestro objetivo seleccionar una muestra representativa de manera probabilística para encuesta, se ha empleado la siguiente fórmula estadística.

$$n = \frac{Z^2 \cdot N(p \cdot q)}{E^2 \cdot (N - 1) + Z^2 \cdot p \cdot q}$$

Donde:

n = muestra

N = Población

Z = Nivel de Confianza: 95% = 1,96

p = Probabilidad de éxito = 80%

q = Probabilidad de fracaso = 20%

E = Error = 5%

Realizando los procedimientos se encontró que la muestra es igual a 64.45 estudiantes. Aplicando la fórmula de ajuste de la muestra: $n = N / (1 + N \cdot E^2)$, en donde “n” es el tamaño de la muestra, “N” es el tamaño de la población y la “e” es el margen de

error deseado, porque la población es inferior a 100 000, encontramos que la muestra ajustada es igual a **64** personas.

3.2.2. Sistema de variables

Cuadro N° 05: Consideraciones Generales en uso de la Propuesta:

VARIABLE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES
Diseño Arquitectónico	El Diseño del Malecón Portuario del Sector Amberes de la ciudad de Juanjui, es una respuesta a la interrogante de cómo debe ser un espacio adecuado para los servicios de Transporte Fluvial en espacios Urbanos de la Ciudad de Juanjui.	La investigación es a nivel de Propuesta de Diseño Arquitectónico del Malecón Portuario del Sector Amberes de la ciudad de Juanjui, y considera los planos del Diseño Arquitectónico y la presentación en versión digital 3D.	Arquitectura	Reglamentación. Estructura Instalaciones Higiene Seguridad
			Infraestructura	Situación de la infraestructura. Calidad de los equipamientos y mobiliarios Urbanos
			Aspecto social	Calidad de atención.

En Uso de las Variables Independiente y dependiente:

- Variable Independiente: Diseño del Malecón Portuario.
- Variable Dependiente: Servicios de transporte fluvial en espacios urbanos de la ciudad de Juanjui.

Cuadro N° 06: Definición operacional de las variables:

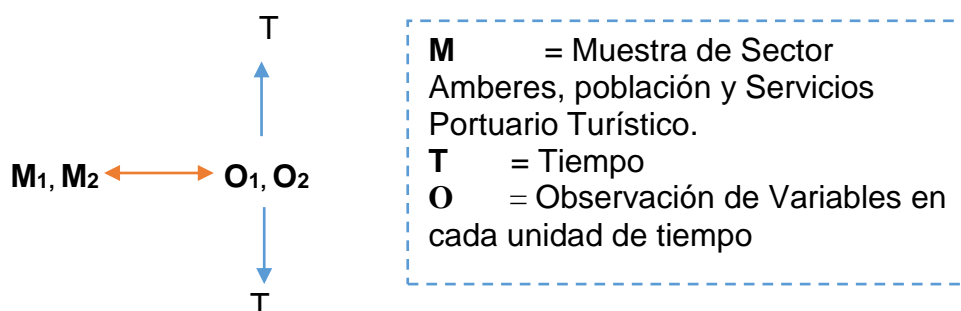
VARIABLE	DEFINICION CONCEPTUAL	DEFNICION OPERACIONAL	INDICADOR/ES	ESCALA DE MEDICION
Independiente	Diseño del Malecón Portuario	-Intervención Urbana. - Arquitectura. - Estructura. - Construcciones sostenibles. - Instalaciones. - Higiene – salubridad. - Materialidad. - estudios de ingeniería, hidrológico e hidráulico.	- Reglamentación RNE. - Requerimientos edáficos. - Requerimientos de los usuarios. - Atención a desastres naturales. - Atención a los registros del ALA que mencione la sede de Bellavista, registros de Aguas.	Los componentes significativos de la investigación: Innovación, apoyo en la planificación, identidad – identificación, Visión.
Dependiente	Servicios de transporte fluvial en espacios urbanos de la ciudad de Juanjui.	Aspecto social	Mejoramiento de la imagen urbana	Los componentes significativos de la investigación: Unidad de transporte, número de turistas, Centro de atención, Población beneficiada, tipo de infraestructura existente, unidades comerciales.
			Calidad de atención.	
			Seguridad y control de sector	
		Aspecto de infraestructura	calidad de los equipamientos	
			Calidad de la infraestructura.	
			Concentración de personas	
			Uso de paso recreacional	
		Aspectos Turísticos	dinámica económica turística	
		Aspectos Comerciales	La actividad de venta y compra por zona portuaria.	

3.2.3. Diseño experimental de la investigación

De acuerdo con Sampieri al especificar las propiedades importantes de personas, grupos, comunidades o cualquier otro fenómeno que sea sometido a análisis en una investigación, la presente en estudio es de tipo descriptiva explicativa que buscan,

miden y evalúan diversos aspectos, dimensiones o componentes del fenómeno o fenómenos a investigar.

En un estudio descriptivo se selecciona una serie de cuestiones y se mide cada una de ellas independientemente, para así describir lo que se investiga. Representado así:



En la investigación El **método utilizado** fue el mixto (cualitativo – cuantitativo), realizándose dos acciones: la aplicación de una encuesta a las personas para conocer sus preferencias y necesidades; y por otro el análisis Urbano Arquitectónico del sector Amberes en los servicios portuarios turístico que permitió plantear la Propuesta de Diseño Arquitectónico del Malecón Portuario.

El análisis de la infraestructura, considerando el Diseño Arquitectónico del Malecón Portuario del Sector Amberes como alternativa de solución, siendo este el **método de análisis de datos** que serán expresados en planos y versión digital y/o la maqueta respectiva. Con los datos obtenidos en la encuesta, servirán para el Diseño Arquitectónico y serán procesadas de la siguiente manera:

- Graficación de los datos en Cuadros, y/o esquemas estadísticos.
- La revisión crítica de los datos obtenidos y de los instrumentos, aplicando el control de calidad que evite el procesamiento de datos no confiables.
- Tabulación de los datos expresados en los cuadros respectivos.

3.2.4. Diseño de instrumentos

En este trabajo de investigación las principales técnicas para el recojo de información es la observación y encuesta. (Ver anexo 2)

Las Técnicas de recolección de datos:

- Revisión documentaria de infraestructuras de Malecón.
- Encuesta.
- Entrevista.

Los Instrumentos de recolección de datos.

- Instrumentos bibliográficos.
- Haremos uso de los libros y revistas que traten del tema en forma general y también de aquellos textos y revistas que tocan el tema en forma puntual.
- Instrumentos de laboratorio.

Las Fuentes de recolección de datos:

Procesamiento de Datos, Los valores obtenidos de acuerdo a las técnicas e instrumentos se ordenarán adecuadamente para poder formular el documento final.

Presentación de Datos, Los resultados se presentarán ordenados y si es necesario se elaborarán cuadros resúmenes para dar mayor claridad a la investigación permitiendo de esa manera validar la hipótesis.

Se elaboró una matriz de consistencia y contrastación para registrar las observaciones hechas al sector Amberes.

3.2.5. Procesamiento de Información

Los análisis e interpretación de los resultados se harán de acuerdo a la información obtenida en las diferentes fases de la investigación. Para la **Contrastación de Posibilidades** se apoyara en la información obtenida, de la cual se podrá establecer la correspondiente inferencia.

Métodos De Análisis De Datos

Datos de infraestructura

Los datos obtenidos de la infraestructura de transporte pluvial y espacios urbanos existentes en la ciudad de Juanjui y en otras partes, serán considerados en la Propuesta del Diseño Arquitectónico sostenible del malecón turístico del puerto Amberes, en mismo que será expuesto en los planos y la maqueta respectiva.

Datos de información

Los datos obtenidos referentes a la información brindada a través de las encuestas y las entrevistas, servirán para el Diseño Arquitectónico Sostenible y serán procesadas de la siguiente manera:

- La revisión crítica de los datos obtenidos.
- El ordenamiento de los datos.
- Clasificación u organización de los datos.
- Tabulación de los datos.
- Realización e interpretaciones de los datos mediante histogramas, gráficos, etc.

IV. RESULTADOS

Procesamiento, Descripción Y Análisis De La Información.

4.1. Resultado De Las Encuestas

Objetivo 1:

Conocer la realidad vivencial de Pobladores en general con respecto al sector de investigación en materia de vivencia o concurrencia local en usos fluviales y de interacciones con los turistas nacionales y extranjeros.

Con el propósito de promover proyectos dirigidos a la cultura y turismo, luego de también realizar la entrevista al Alcalde de Juanjui, Según la fuente “Perfil del Turista Región San Martín” uno de los sitios de concurrencia aceptable en la Región San Martín es Juanjui con una cantidad de visitantes de más de 300 turistas en suma durante las actividades más representativas. Se consideró:

¿Cuántos años tiene viviendo o concurriendo al Jr. Malecón del Sector Amberes de la Ciudad de Juanjui?, a.- Menos de un año. B.- Hace 1 a 3 años. C.- Hace 3 a 5 años. D.- Hace 5 a 10 años. E.- Hace 10 a más años.

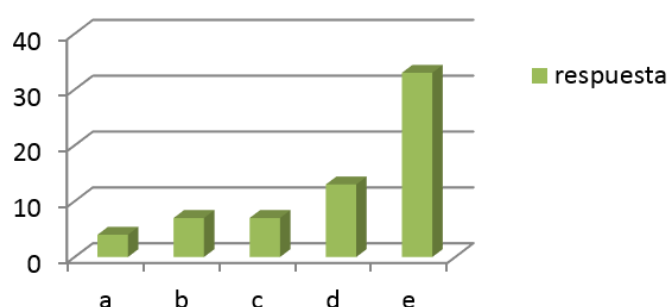
Cuadro N° 07: Permanencia o Concurrencia en el Lugar.

Escala	fi	%
Menos de 1 año	4	6.25
De 1 a 3 años.	7	10.94
De 3 a 5 años.	7	10.94
De 5 a 10 años.	13	20.31
De 10 a más años.	33	51,56
Total	64	100

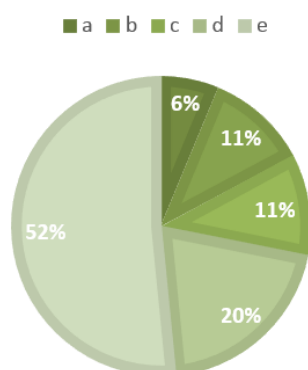
Fuente: Encuesta propia.

Gráfico N° 15:

Permanencia o Concurrencia en el lugar



PERMANENCIA Y/O CONCURRENCIA



Fuente: encuesta propia

Interpretación: Podemos apreciar que son 33 las personas que tienen viviendo o concurriendo por más de 10 años de las personas encuestadas que hacen que lo que consideran con respecto a este espacio.

El 52 % de los encuestados vienen viviendo y concurriendo el espacio público por más de 10 años, el 20 % de 5 a 10 años; el 11 % de 3 a 5 años; 6 % menos de un año y el 11 % de 1 a 3 años.

Objetivo 2:

Saber la percepción que tienen los Pobladores en general con respecto al lugar de intervención, el concepto y descripción calificativa cualitativamente del lugar, permitirá observar el grado de aceptabilidad del espacio y su función como tal en contraste con el servicio.

Se consideró:

2. ¿Qué concepto o percepción tiene de este lugar?

a) Totalmente Eficiente (100 – 80%) (), b) Muy Eficiente (79 - 60%) (), c) Regularmente Eficiente (59 – 40%) (), d) Poco Eficiente (39 – 20%) (), e) Nada Eficiente (19 – 0%) ()

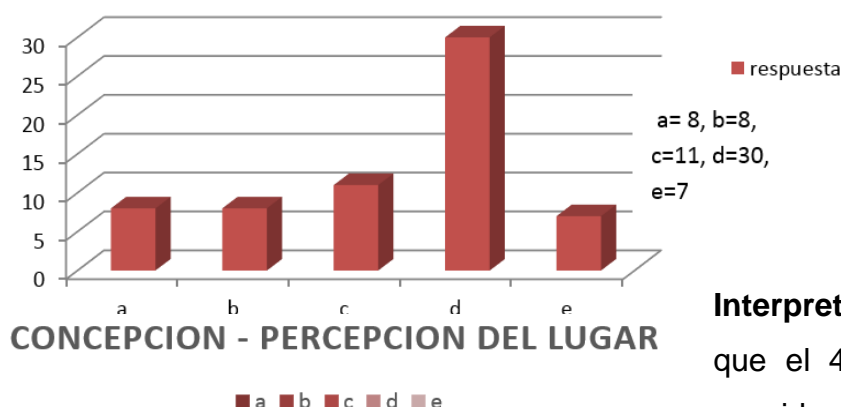
Cuadro N° 08: Percepción del Lugar.

Escala	fi	%
Totalmente Eficiente (100 – 80%)	8	12.50
Muy Eficiente (79 - 60%)	8	12.50
Regularmente Eficiente (59 – 40%)	11	17.19
Poco Eficiente (39 – 20%)	30	46.88
Nada Eficiente (19 – 0%)	7	10.93
Total	64	100

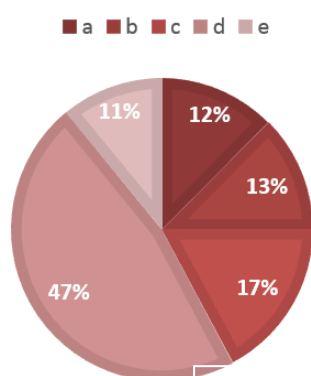
Fuente: Encuesta propia.

Gráfico N° 16

Concepcion - Percepcion del Lugar



CONCEPCION - PERCEPCION DEL LUGAR



Interpretación: Podemos apreciar que el 47% de las personas que consideran a este espacio poco eficiente, el 11 % consideran nada eficiente y solo el 13 % de las personas consideran eficiente habiendo necesidad de una intervención.

Fuente: encuesta propia

Objetivo 3:

Conocer las opiniones en general y de autoridades sectoriales, locales y municipales acerca de que si es necesaria una intervención en función de espacios urbanos y los servicios portuarios; como fortalecimiento de nuestra hipótesis en la investigación. Se consideró:

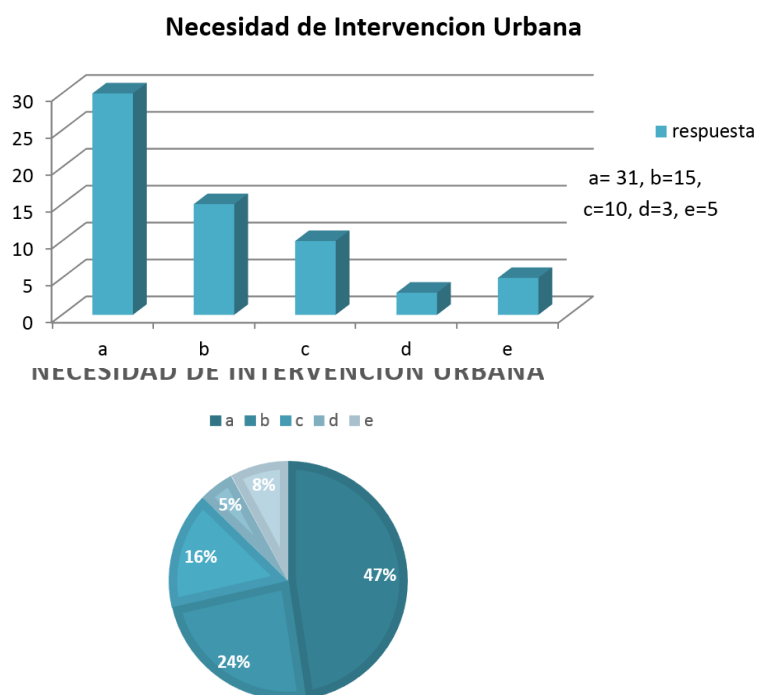
3. ¿Crees que es necesaria la presencia de una intervención de Puerto y mejoramiento de Espacio Urbano?, a) Totalmente Necesario (100 – 80%) (), b) Muy Necesario (79 – 60%) (), c) Regularmente Necesario (59 – 40%) (), d) Poco Necesario (39 – 20%) (), e) Nada Necesario (19 – 0%) ()

Cuadro N° 09: Necesidad de Intervención Urbana.

Escala	fi	%
Totalmente Eficiente (100 – 80%)	31	48.44
Muy Eficiente (79 - 60%)	15	23.44
Regularmente Eficiente (59 – 40%)	10	15.63
Poco Eficiente (39 – 20%)	3	4.69
Nada Eficiente (19 – 0%)	5	7.81
Total	64	100

Fuente: Encuesta propia.

Gráfico N° 17



Fuente: encuesta propia

Interpretación: Podemos apreciar que el 47 % de las personas encuestadas consideran totalmente necesario la presencia de espacios públicos en la ciudad, sin considerar la variable de mejoramiento, el 5 % consideran no necesaria, el 24 % muy necesario, el 16 % regularmente necesario y el 8 % poco necesario esto hace la importancia de este lugar por la gran mayoría de las personas.

Objetivo 4:

Saber si es que en la condiciones actuales el espacio que abarca la investigación les ayudo a los Pobladores en general como parte urbana, muy diferente del servicio de transporte fluvial o portuario, específicamente en actividades puntuales, que permiten observar lo complementario del malecón y sus áreas como necesidades de implementar. Se consideró:

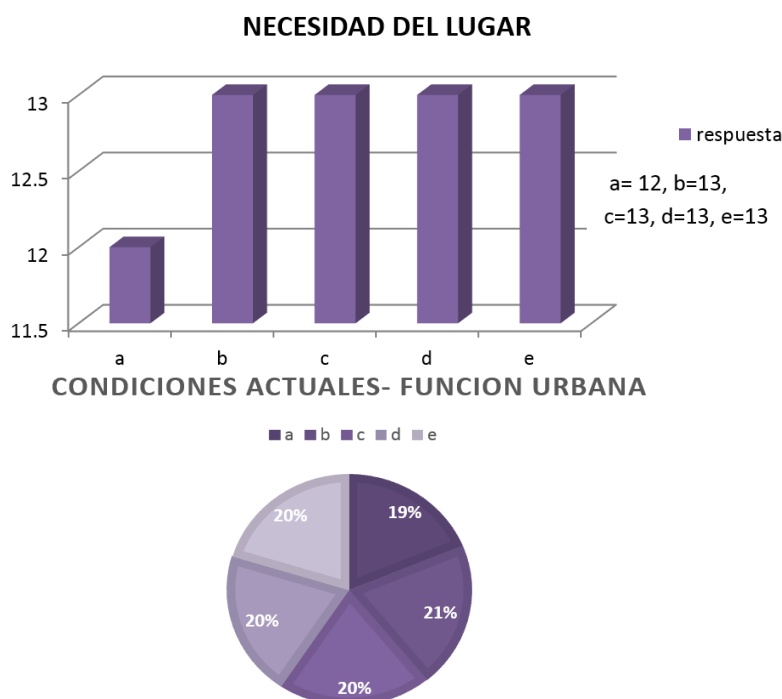
¿De qué manera le ayudo la presencia de este lugar - espacio?, a.- No me ha ayudado, b.- Intermedio para trasporte fluvial. c.- Realizar actividades recreacionales. d.- Concentración con las personas allegadas, visitantes, etc. e.- Recreación de la familia.

Cuadro N° 10: Necesidad del Lugar.

Escala	fi	%
No me ha ayudado.	31	48.44
Realizar actividades recreacionales.	15	23.44
Un uso de paso.	10	15.63
Concentración con las personas allegadas, visitantes, etc.	3	4.69
Recreación de la familia.	5	7.81
Total	64	100

Fuente: Encuesta propia.

Gráfico N° 18



Fuente: encuesta propia

Objetivo 5:

Tener en cuenta si es que hubo una intervención urbana, hace que tiempo y en qué consistía; esto permitirá observar la temporalidad y el espacio, además las opiniones de los Pobladores en general y autoridades sectoriales, locales y municipales mostrara un indicador de impacto que presento en ese momento y en la actualidad. Se consideró:

5. ¿Si existió un cambio en Infraestructura ¿en qué año aproximadamente se dio?, a.- Menos de un año. b.- Hace 1 a 3 años. c.- Hace 3 a 5 años. d.- Hace 5 a 10 años. e.- Hace 10 a más años.

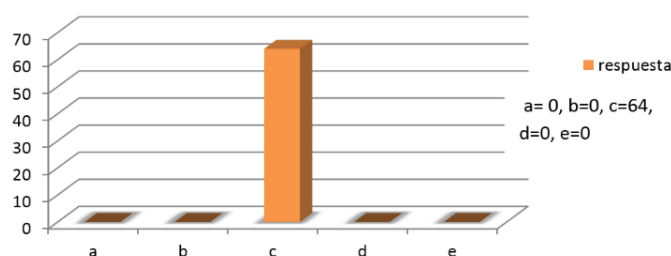
Cuadro N° 11: Intervenciones Urbanas Anteriores

Escala	fi	%
Menos de 1 año	0	0
De 1 a 3 años.	0	0
De 3 a 5 años.	64	100
De 5 a 10 años.	0	0
De 10 a más años.	0	0
Total	64	100

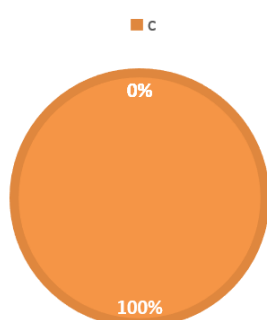
Fuente: Encuesta propia.

Interpretación: Podemos apreciar que los usos son casi compartidos el 19 % considera que No ha ayudado, el 20 % Realizan actividades recreacionales, el 20 % en Un uso de paso, el 21 % es utilizado para Concentración con las personas allegadas, visitantes y el 20 % para Recreación de la familia, y que de acuerdo a un tipo de necesidad el espacio fuese de faltar tratamiento es requerido de alguna u otra manera.

Gráfico N° 19: intervención urbana anterior
Cambio en la Infraestructura



INTERVENCION URBANA ANTERIOR



Fuente: encuesta propia

Interpretación: La población encuestada en su totalidad afirma que hubo una intervención hace casi 5 años pero que no llenó la satisfacción de los moradores de la ciudad y todos consideran a ello acerca de la construcción de defensa Ribereña, más que todo por no abarcar toda el área ribereña. Por ello se considera que el 100% de las personas opinan que en materia de mejoramiento o propuesta urbana no haya existido.

Objetivo 6:

Conocer la seguridad espacial que tiene el área de intervención en materia de desorden social y prácticas de mal proceder por el desaprovechamiento de grandes partes y secciones del área de estudio. Que percepción tienen los pobladores en general al visitar o transcurrir la zona. Se consideró:

6.- ¿Cómo consideras ese cambio producido por la intervención realizada en aquel tiempo?, a) Totalmente Eficiente (100 – 80%) (), b) Muy Eficiente (79 - 60%) (), c) Regularmente Eficiente (59 – 40%) (), d) Poco Eficiente (39 – 20%) (), e) Nada Eficiente (19 – 0%) ()

Cuadro N° 12: Conocer de la Seguridad espacial.

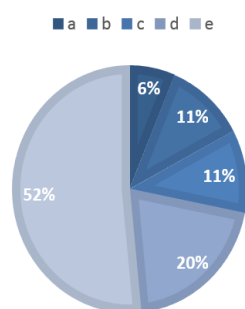
Escala	fi	%
Totalmente Eficiente (100 – 80%)	4	6.25
Muy Eficiente (79 - 60%)	7	10.94
Regularmente Eficiente (59 – 40%)	7	10.94
Poco Eficiente (39 – 20%)	13	20.31
Nada Eficiente (19 – 0%)	33	51.56
Total	64	100

Fuente: Encuesta propia.

Gráfico N° 20: cambio producido por la intervención



CAMBIO PRODUCIDO POR LA INTERVENCION



Fuente: encuesta propia

Interpretación: El 52 % de las personas encuestadas consideran que la intervención no llegó al poblador con respecto a la defensa ribereña, ya que esperaron algo más, esto hace que este espacio sea intervenirlo para un mejoramiento según las variables. El 20 % cree que fue poco eficiente, el 11 % regular eficiente y 6 % totalmente eficiente.

Objetivo 7:

Tener en cuenta la opinión si es que es necesario una propuesta de intervención de los Pobladores en general y autoridades sectoriales, locales y municipales; considerándose la urgencia en masa de dicha intervención. Se consideró:

7.- ¿Que percepción de seguridad espacial tiene usted en las noches?, a) Totalmente Eficiente (100 – 80%) (), b) Muy Eficiente (79 - 60%) (), c) Regularmente Eficiente (59 – 40%) (), d) Poco Eficiente (39 – 20%) (), e) Nada Eficiente (19 – 0%) ()

Cuadro N° 13: Intervenciones Urbanas Anteriores.

Escala	fi	%
Totalmente Eficiente (100 – 80%)	8	12.50
Muy Eficiente (79 - 60%)	7	10.94
Regularmente Eficiente (59 – 40%)	7	10.94
Poco Eficiente (39 – 20%)	13	20.31
Nada Eficiente (19 – 0%)	29	45.31
Total	64	100

Fuente: Encuesta propia.

Gráfico N° 21:



Interpretación: Podemos apreciar que 29 de las personas encuestadas que tienen inseguridad del sector, equivalente al 45 %, el 20 % considera poco eficiente el sector, el 13 % allí conformidad y el 11 % cree que no es bueno. Esta población más que todo es la que vive por el lugar, ya que hay ocasión de robos, prostitución, y que consideran es por falta de iluminación y utilidad por las noches.

Fuente: encuesta propia

Objetivo 8:

Interrelacionar con los Pobladores en general y autoridades sectoriales, locales y municipales acerca de las áreas principales a zonificar, considerando de esta forma la exclusividad del diseño de acuerdo a sus necesidades. Se consideró:

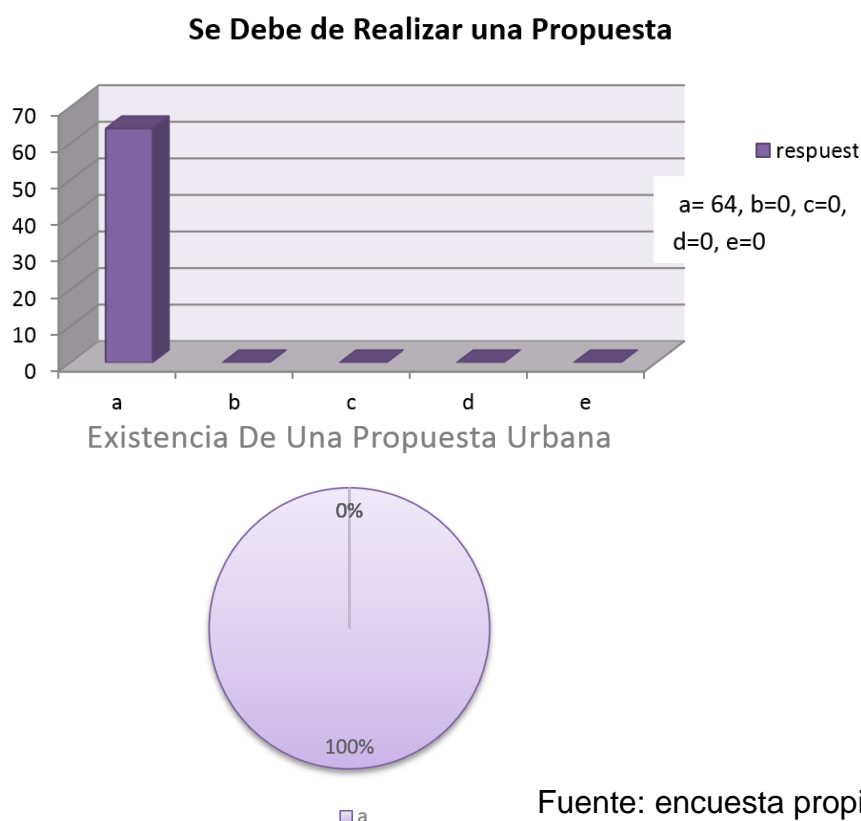
8.- ¿Considera hacerse una propuesta a través de sus necesidades como espacio público?, a.- Si, b.- No, c.- No sabe, d.- Conciérne a la municipalidad. e.- No opina.

Cuadro N° 14: ¿Se debe realizar una Propuesta Urbana?

Escala	fi	%
Si	64	100.0
No	0	0
No sabe	0	0
Conciérne la decisión a la municipalidad	0	0
No opina.	0	0
Total	64	100

Fuente: Encuesta propia.

Gráfico N° 22



Interpretación:

Podemos apreciar que el 100 % de la población encuestada están de acuerdo con la participación de una intervención, pues el espacio es hecho para ellos y el principal tema de estudios son ellos lograr el confort del individuo en su espacio.

Fuente: encuesta propia

Objetivo 9:

Una vez enfocada el planteamiento del proyecto arquitectónico en materia de infraestructura portuaria turística recibir opiniones de los Pobladores en general y autoridades sectoriales, locales y municipales los posibles resultados a los malestares y al mejoramiento urbano del sector y la ciudad. Se consideró:

9.- ¿Qué crees necesario para este espacio?, a.- Mejorarlo con una infraestructura urbana portuaria Turística. b.- Sea atractivo y visitable. c.- Tengue una función recreacional. d.- Nada. e.- Que sea utilizable en el día y la noche.

Cuadro N° 15: Que crees que es necesario para este Espacio.

Escala	fi	%
Mejorarlo con una infraestructura urbana portuaria Turística.	64	100.0
Sea atractivo y visitable	0	0
Tengue una función recreacional	0	0
Nada	0	0
Que sea utilizable en el día y la noche.	0	0
Total	64	100

Fuente: Encuesta propia.

Grafico 23:



Fuente: encuesta propia

Interpretación:

Podemos apreciar que el 100 % de la población encuestada está de acuerdo con que se realice un mejoramiento urbano portuario turístico en el sector por las actividades diarias que se dan y esto a su vez engloba las demás alternativas positivas a esta probabilidad asertiva.

Objetivo 10:

Búsqueda de opiniones generales y técnicas que permitan mejorar los servicios en materia de infraestructura.

Se consideró:

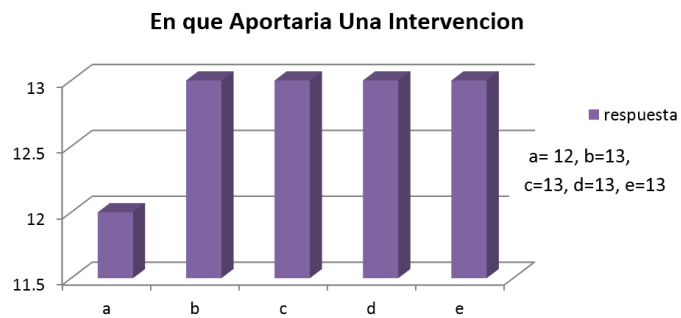
- 10.- ¿De qué manera aportaría un mejoramiento de infraestructura urbana portuaria Turística con la calidad de vida de los pobladores y visitantes?, a.- Más Visitado. b.- Su utilización mostraría favorable en el día y la noche. c.- Incremento del turismo. d.- Considerando más arborización ayudaría con el medio ambiente. e.- Seguridad.

Cuadro N° 16: En que Aportaría Una Intervención.

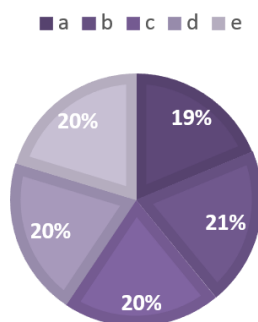
Escala	fi	%
Más Visitado	12	18.75
Su utilización mostraría favorable en el día y la noche.	13	20.31
Incremento del turismo	13	20.31
Considerando más arborización ayudaría con el medio ambiente.	13	20.31
Seguridad	13	20.31
Total	64	100

Fuente: Encuesta propia.

Grafico 24:



Como Aportaria Un Mejoramiento De Infraestructura Portuaria



Fuente: encuesta propia

Interpretación: Podemos apreciar en La tabla y gráficos N° 10 que los usos son compartidos en un 19 %, 20 % y 21 % y que de acuerdo a un tipo de necesidad el espacio fuese de faltar tratamiento es requerido de alguna u otra manera una intervención como para que sea Más visitado, su utilización mostraría favorable en el día y la noche, Incremento del turismo, Considerando más arborización ayudaría con el medio ambiente y la Seguridad del sector.

4.2. Resultados referidos al de diseño de malecón portuario del sector Amberes de la ciudad de Juanjui

4.2.1. Análisis de la propuesta como alternativa de solución

El espacio situacional del sector Amberes de la ciudad de Juanjui, Región San Martín, cuenta con estaciones ahora considerada diversas por la variedad climática, esto sobre todo por épocas lluviosas y de veranos intensos. Las experiencias analizadas en el diseño de este tipo de intervenciones portuarias centran en la función, seguridad, y la utilidad en la ciudad y para la ciudad a la optimización de los servicios y aprovechamiento del turismo, con ello la propuesta del Malecón Portuario como alternativa de solución pretende cubrir estos aspectos de análisis según la realidad que posee en la presente investigación, a su vez integrarla en su entorno inmediato.

La propuesta busca innovar la arquitectura con el uso mismo de los materiales que caracteriza a la zona, perfeccionando el comportamiento bioclimático sin un sistema mecánico. Además recrear las circulaciones que te permitan disfrutar el recorrido, infraestructura y mobiliario urbano.

4.2.2. Análisis de los recursos en la Propuesta Adquirida de la investigación

La utilización adecuada de los **recursos naturales** como el aprovechamiento visual y paisajístico del río Huallaga que recorre toda la zona portuaria; también los criterios normativos y alternativos de la investigación en asoleamiento, vientos y lluvias en búsqueda de confort, optimización y generación de sistemas de energía. La interacción de **recursos fabricados** con los **recursos recuperados utilizables** en cubierta, pasarelas, armarios, recubrimientos, protecciones solares y otros. Donde las infraestructuras proyectadas se ventilan de forma natural, y aprovecha al máximo la iluminación natural, no genera ningún tipo de emisiones, y tampoco genera ningún tipo de residuos, excepto orgánicos, en búsqueda de la disminución máxima del consumo energético.

V. ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS

Utilizando como patrón comparativo, el Planteamientos Teóricos, que los proyectos realizados y desarrollados, las que tuvieron buenos resultados por un grado de análisis minucioso para Mejorar los servicios de transporte fluvial o portuarios y la calidad de vida de los pobladores del lugar, a través de la funcionalidad adecuada del Malecón Portuario del sector Amberes con la implementación de infraestructura y servicios de acuerdo a las variables existentes. Conocer la Demanda Turística durante las actividades más representativas y el Promedio de Turistas que visitan la ciudad de Juanjui durante estos últimos años. Es importante saber que el turista que llega a la Región San Martín. Identificar los puntos de uso de transporte fluvial y turístico preferidos por: Local, Regional, Nacional y Extranjera. Para concretar la investigación se analizó los resultados de la encuesta y la propuesta de la siguiente manera:

5.1. Sobre los resultados de la encuesta

Las ciudades portuarias se han establecido para:

El transporte fluvial.

El conocer turístico.

El intercambio de materias primas y secundarias

Es lo que se puede percibir según la tabla y gráfico N° 01 en este sector Amberes de la ciudad de Juanjui al conocer la realidad vivencial de Pobladores en general en materia de vivencia o concurrencia, a su vez la interacción con los turistas nacionales y extranjeros en el análisis de resultados de la encuesta y todos consideran que son estas las actividades que se realizan del día a día.

Saber el concepto y descripción calificativa cualitativamente del lugar la tabla y gráfico N° 02 indica que el 47% de las personas que consideran a este espacio poco eficiente, el 11 % consideran nada eficiente y solo el 13 % de las personas consideran eficiente habiendo necesidad de una intervención, permite observar el grado de aceptabilidad del espacio y su función como tal en contraste con el servicio. Y según la tabla y gráfico N° 03 el 47 % de las personas encuestadas consideran totalmente necesario la presencia de espacios públicos en la ciudad, sin considerar la variable de mejoramiento, el 5 % consideran no necesaria, el 24 % muy necesario, el 16 % regularmente necesario y el 8 % poco necesario esto hace la importancia de este lugar por la gran mayoría de las personas, mostrando como es que las opiniones de los Pobladores en general y autoridades sectoriales, locales y municipales acerca de que

si es necesaria una intervención en función de espacios urbanos y los servicios portuarios; como fortalecimiento de nuestra hipótesis en la investigación.

Las condiciones actuales ayudo a los Pobladores en general como parte urbana muy diferente del servicio de transporte fluvial o portuario eso lo explica la tabla y grafico N° 04, específicamente en actividades puntuales, que permiten observar lo complementario del malecón y sus áreas como necesidades de implementar, el 20 % Realizan actividades recreacionales, el 20 % en Un uso de paso, el 21 % es utilizado para Concentración con las personas allegadas - visitantes y el 20 % para Recreación de la familia.

Pese a que hubo una intervención urbana como indica la tabla y grafico N° 05, muy diferente del servicio de transporte fluvial o portuario hace que tiempo en qué consistía en la construcción de defensa Ribereña, considerando que el 100% de las personas opinan que en materia de mejoramiento o propuesta urbana no haya existido un aporte final deseado; haciendo que la seguridad espacial que tiene el área de intervención en materia como lo dice la tabla y grafico N° 06 es de desorden social y prácticas de mal proceder por el desaprovechamiento de grandes partes y secciones del área de estudio; el 52 % de las personas encuestadas consideran que la intervención no llego al poblador con respecto a la defensa ribereña, ya que esperaron algo más, esto hace que este espacio sea intervenirlo para un mejoramiento según las variables.

Hablar de la necesidad de una propuesta de intervención a los Pobladores en general y autoridades sectoriales, locales y municipales nos explica la tabla y grafico N° 07 se inicia con conocer de ellos mismos y 29 de las personas encuestadas tienen inseguridad del sector, equivalente al 45 %, el 20 % considera poco eficiente el sector, el 13 % allá conformidad y el 11 % cree que no es bueno, esta población más que todo es la que vive por el lugar.

La tabla y grafico N° 08 interpreta que se Considera hacerse una propuesta a través de sus necesidades como espacio público a partir de la opinión de los Pobladores en general y autoridades sectoriales, locales y municipales acerca de las áreas principales a zonificar, el 100 % de la población encuestada están de acuerdo con la participación de una intervención, pues el espacio es hecho para ellos y el principal tema de estudios son ellos lograr el confort del individuo en su espacio; en la tabla y grafico N° 09 una vez enfocada el planteamiento del proyecto arquitectónico en materia de infraestructura

portuaria turística podemos apreciar que el 100 % de la población encuestada está de acuerdo con que se realice un mejoramiento urbano portuario turístico en el sector por las actividades diarias que se dan para mejorarlo con una infraestructura urbana portuaria Turística, sea atractivo, visitable, tenga una función recreacional, etc.

En La tabla y grafico N° 10 se encontró opiniones generales y técnicas que permiten mejorar los servicios en materia de infraestructura como implementación de la propuesta en un 19 %, 20 % y 21 % y que de acuerdo a un tipo de necesidad el espacio fuese de faltar tratamiento es requerido de alguna u otra manera una intervención como para que sea Más Visitado, su utilización mostraría favorable en el día y la noche, se incrementaría del turismo, ayuda con el medio ambiente y la Seguridad del sector.

5.2. Sobre los resultados de la Propuesta de Diseño Arquitectónico

El emplazamiento de La ciudad de Juanjui se caracteriza por sectores asentados según su topografía desde literalmente planas a altas a partir de las zonas portuarias del sector Amberes, centro de intervención para la propuesta de diseño arquitectónico que tienen como frente al río Huallaga. Los espacios en esta ciudad existen y funcionan por necesidades cotidianas vivenciales, el mejorar el servicio portuario turístico mediante la propuesta ayudaría al sector, la ciudad y al turismo.

La arquitectura del lugar se caracteriza por construcciones públicas y privadas y espacios urbanos sin tratamiento ni conservación respetados por condiciones de forma y fondo, ya que existe grandes espacios libres en el centro de la ciudad que antes funcionaban como pista de aterrizajes aéreos y que a raíz de la expansión urbana hizo que el acceso y salida de aviones se de en otro sentido, ante ello se condicionó a la ciudad que el espacio dejado sea solo utilizado para recreación y sin construcciones fijas, al respetarse este acuerdo es por el cual existe áreas urbanas amplias. Lo mismo pasa en las zonas portuarias del sector Amberes donde los predios asentados gran parte son considerados Capitanía, por el caudal y la importancia que tiene el río Huallaga que hace años atrás abarcaba parte de ella, esto dejó un gran área que ahora es utilizado por pequeños puertos y circulaciones abiertas.

Los sistemas constructivos empleados en el sector y la ciudad son los mismos, pero no siempre responden a las condiciones del lugar ya sea topográfica climatológica y de materialidad. Las edificaciones deben proyectarse por sistemas naturales y/o artificiales

que minimicen o apoyen a contrarrestar estas condiciones considerando al lugar, el clima y la tipología para el control en sí y el aporte bioclimático.

La elección del terreno en el cual se emplaza el proyecto es el mismo donde actualmente funcionan los servicios portuarios del sector Amberes por una extensión lineal de 650 ml de forma irregular, de pendiente relativamente plana al 3.5 % y paralela al río Huallaga en sus entradas y salidas con la protección de la defensa ribereña, dando utilidad a los gaviones como parte integral de la propuesta de diseño.

En lo referente a la propuesta arquitectónica, el proyecto es una respuesta a la interrogante de cómo se puede mejorar los servicios portuario turístico del sector Amberes, un espacio atractivo y necesario para la ciudad. Una de las propuestas de regeneración es la integración de los servicios portuarios con la comunidad, se plantea una apertura de éste para posibilitar la interacción e intercambio; por ello el proyecto se define como un Malecón Portuario Turístico, lugar donde se concentran actividades relacionadas con puerto, entretenimiento e ingreso al turismo y a donde concurre la comunidad y visitantes.

La Justificación **de la Composición del Proyecto**, la Propuesta está compuesto por el equipamiento de mobiliario urbano, circulaciones diferenciadas, parques de niños, áreas verdes, losa deportiva, bolsas de estacionamiento, elementos esculturales, zonas de encuentro, y edificaciones de integración (Local información turística, módulos de venta de artesanía, Terminal Fluvial, restaurante, invernadero, módulo de SSHH, Desembarque primario, anfiteatro). La ciudad tiene un predominio por la vegetación, planificada o no pero la mantiene, de la cual se puede apreciar que no hay una secuencia, ni orden, ni zonificación ni usos de suelo apropiados; es improvisado y descuidado debido a la escasez de estudios en Planificación y Acondicionamiento.

El **Concepto General** es la organización de los espacios y función de los volúmenes propuestos, zonas que se encuentran conectadas entre sí a través de las circulaciones diferenciadas.

La **Composición arquitectónica** del proyecto tiene a la infraestructura del terminal fluvial como el elemento jerárquico ordenador espacialmente del conjunto que articula toda la propuesta, por la forma, tipología, función y materialidad que presenta en la ciudad para la ciudad. La composición toma el referente de la arquitectura definido en la base conceptual y requerida para suplir los servicios portuario turístico,

predominando la horizontalidad y **el lenguaje de la línea recta que interrelaciona con la ciudad.**

El emplazamiento del proyecto abarca todo el recorrido portuario del sector Amberes y sus volúmenes generan fachadas ejes céntricos que dan recorrido a todo el sector y hacen que sea entretenido y visitable.

La **Materialidad y estructura** en la Propuesta los volúmenes proyectados es de uso mixto utilizándose el concreto, la madera, cobertura de lona, techos verdes, vidrio según el uso y función de cada una.

El **usuario del proyecto** está destinado al sector Amberes, la ciudad y visitantes en general una relación directa con su urbanismo por la secuencia, comunicación e integración de espacios públicos como los mercados, La plaza de armas y la hoy llamada alameda la merced.

La **Gestión**, el Proyecto de la nueva infraestructura del malecón portuario turístico del sector Amberes tiene como objetivo mejorar y ampliar en la calidad de infraestructura, equipamiento y mobiliario con la que cuenta actualmente, esto con la finalidad de incrementar en un 50 % mayor al actual el acceso de la población local y visitante.

5.3. Contrastación de Hipótesis

La investigación por ser de tipo descriptiva propositiva y teniendo como hipótesis “Diseño de Malecón Portuario del Sector Amberes” producto de la observación, experimentación, documentación y/o la encuesta sistemática que lo comprueba adecuadamente al ser concebida en función a los espacios existentes y requeridos para contribuir a mejorar los servicios Portuario, contrastando los siguientes **procedimientos, se demuestra la validez de la hipótesis planteada:**

Con **la aplicación de la encuesta** y el uso de la Estadística Descriptiva, se analizo e interpreto los datos de manera tal que describa fácil y rápida las características que llevaron a la propuesta; el contraste, se hizo con los antecedentes y referentes teóricos considerados en la investigación.

Al realizar **la observación directa** sin el uso de ningún instrumento a la unidad de estudio, por principios directos de la Arquitectura se corrobora el mejoramiento de los servicios del Sector Amberes con la Propuesta alternativa; planteándose los planos correspondientes a los ítems de localización y Ubicación, Plantas Generales, Desarrollos, Detalles, esquemas de estructuras e instalaciones.

VI. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6.1. Conclusiones

6.1.1. Con la investigación

Recabada y minuciosa expresada en el análisis del contexto, de las necesidades sociales y de los servicios portuarios turísticos, referidas a los espacios necesarios y requeridos dan la conclusión de conformidad a la Hipótesis la construcción de la Propuesta de Diseño Arquitectónico del Malecón Portuario Turístico del Sector Amberes.

6.1.2. Con la Propuesta de Diseño

Se concluye el logro de una nueva tipología arquitectónica urbanística que ordenada y organizada al sector y la ciudad, respondiendo a demandas de consumo en sus actividades, servicios y el turismo. Capaz de ofrecer un dinamismo múltiple de interacción social, recreacional, óseo y servicio. El establecer medidas y normativas que permitan a esta propuesta y a futuras realizarse y a mantenerse en el tiempo ayudara a conservar planificar y revalidar la importancia de este tipo de intervenciones urbana arquitectónica. Se genera búsqueda de pautas en el diseño y soluciones a problemas que la topografía, el clima, y otras circunstancias generan. La función y forma son la prioridad de la propuesta final orientada al cuidado medio ambiental y la autosuficiencia del consumo y la reducción al mínimo de energía.

6.1.2.1. Matriz De Correspondencia Entre Objetivos

Preguntas- Conclusiones

Objetivo 1: Identificar la demanda de Uso de transporte Fluvial durante las actividades diarias y más representativas, además el promedio de turistas que visitan Juanjui por el turismo interno que ofrece durante estos últimos años.

Cuadro N°17: Demanda turística. Matriz De Correspondencia Entre Objetivos-Preguntas- Conclusiones.

PREGUNTAS	INF. BÁSICA	CONCLUSIONES
¿Cuál es la demanda Uso de transporte Fluvial durante las actividades diarias y más representativas, además el promedio	Según Población beneficiada diaria se estima un movimiento diario en suma de 750 personas en su conjunto (concurencia y pobladores). La demanda es 6 mil turistas al año aproximadamente. En revisión de la información de	Se concluye que Actualmente son más de 100 turistas extranjeros que visitan Juanjui en actividades de mayor relevancia y consideran que las festividades de Semana Santa, Patrona, Eco-Turismo (rutas turísticas internas) son los

de turistas que visitan Juanjui por el turismo interno que ofrece durante estos últimos años	DIRCERTUR el promedio de turistas que visitan Juanjui durante estos últimos 5 años es 5% lo cual demuestra la gran aceptación de esta festividad para los turistas.	que más aceptación tienen. Se concluye que el promedio de turistas que visitan estos últimos años son 5% y se estima un crecimiento similar en un horizonte de 5 años.
--	---	--

OBJETIVO 2: Identificar las características espaciales, antropométricas y ergonómicas para la realización del buen funcionamiento de los servicios y/o actividades portuarias - transporte fluvial, relacionados estrechamente con el turismo en estos espacios urbanos específicos del sector de investigación.

Cuadro N°18: Características Espaciales, Matriz De Correspondencia Entre Objetivos- Preguntas- Conclusiones.

PREGUNTAS	INFORMACIÓN BÁSICA	CONCLUSIONES
¿Cuáles son las características espaciales, antropométricas y ergonómicas para la realización de actividades Portuarias turísticas?	<p>Según los casos estudiados las características espaciales para las actividades Portuarias turísticas deberán ser espacios con una infraestructura amplia, capaz de albergar gran número de visitas, deberán ser espacios con estudios de acústica, iluminación y ventilación.</p> <p>Las actividades ergonómicas son esenciales para la distribución de los espacios Portuarios turísticos ya que nos permitirá desarrollar las diferentes actividades con tranquilidad.</p> <p>Según los estudios de casos exitosos no existe una medida de áreas reglamentarias para el diseño de estos espacios, se tendrá en consideración el número de personas a servir y el metro cuadrado contemplado en el reglamento nacional de edificaciones.</p>	<p>Se concluye que los espacios orientados a las actividades Portuarias turísticas son importantes y según lo estudiado Juanjui cuenta con espacios inadecuados o improvisados al igual que muchas ciudades de la región, para cumplir esa función por ello es importante tener en consideración los estudios antropométricos y ergonómicos con la finalidad de presentar un espacio confortable y con una buena circulación para los visitantes.</p>

Objetivo 3:

Determinar las características del planteamiento del proyecto arquitectónico en materia de infraestructura portuaria de acuerdo a la investigación y las opiniones de los Pobladores en general, autoridades sectoriales, locales y municipales; además su antropometría y ergonómica de los ambientes y su funcionalidad para cada actividad y servicio.

Cuadro N°19: Planteamiento de Infraestructura Portuaria Turística, Matriz De Correspondencia Entre Objetivos-Preguntas- Conclusiones.

PREGUNTAS	INFORMACIÓN BÁSICA	CONCLUSIONES
¿Qué características del planteamiento del proyecto arquitectónico en materia de infraestructura portuaria, su antropometría y ergonómica de los ambientes y su funcionalidad para cada actividad y servicio es necesario en la localidad de Juanjui para mejorar las condiciones de infraestructura de Transporte fluvial?	<p>Las características de infraestructura según los casos estudiados y la investigación realizada, la infraestructura será amplia con ventanas altas y bajas para la buena ventilación, con criterio de orientación para permitir la mayor cantidad de luz.</p> <p>Según los casos estudiados no existen áreas establecidas por ello una distribución basada en un estudio antropométrico es lo más recomendable.</p>	<p>Se concluye que el malecón portuario cumple un rol importante en la ciudad de Juanjui. Para ello su diseño se tendrá en consideración la infraestructura, estudios antropométricos obteniendo el buen funcionamiento y los estudios ergonómicos. La distribución de los mobiliarios cumple un rol importante.</p>

6.1.2.2. Optimización del Proyecto

A la optimización y realización del Proyecto, como base de la investigación obtener la calificación de **BUENO**, ya que la infraestructura en gran manera va a permitir que los demás componentes complementen el engranaje del **Servicio Portuario En el Sector Amberes – Juanjui**. Los turistas entre extranjeros y nacionales visitan el puerto en la condición BUENO por las actividades de medio que esta va a desempeñar, se puede

apreciar que contando con esta adecuada infraestructura el turismo ha alcanzado el doble de visitas, esto permite el crecimiento en las diferentes actividades económicas (comercio, hospedaje, transporte, Turismo, etc.)

CUADRO N° 20: Servicio portuario turístico alcanzado en puerto Amberes en aplicación de la investigación.

INDICADORES, CARACTERÍSTICAS Y FUNCIONES	Excelente	Bueno	Regular	Malo
• Almacenaje (servicio)		X		
• Recepción de carga		X		
• Estar de pasajeros		X		
• Servicios personales (bar, restaurant, hospedaje)		X		
• Ventas		X		
• Influencia		X		
• Infraestructura (embarcadero, almacenes, etc.)		X		
• Administración General		X		
• Recreación		X		
• relación de ser		X		
• Plan de desarrollo		X		
• Capacitación de personal		X		
• Sectores participantes		X		

CONDICIÓN DE SERVICIO: **BUENO**

6.2. Recomendaciones

A las Autoridades Sectoriales, la ciudad y la región, considerar la validez intelectual e importancia a este Proyecto Arquitectónico por su importancia social, económica, turística y cultural; que amerita todas las consideraciones para su ejecución como principio o partida de investigación y propuesta.

6.2.1. Matriz De Correspondencia Entre Conclusiones Y recomendaciones

Objetivo 1: Identificar la demanda de Uso de transporte Fluvial durante las actividades diarias y más representativas, además el promedio de turistas que visitan Juanjui por el turismo interno que ofrece durante estos últimos años.

Cuadro N°21: Matriz de correspondencia entre conclusiones y recomendaciones. En Turismo.

CONCLUSIONES	RECOMENDACIONES
<p>Según Población beneficiada diaria se estima un movimiento diario en suma de 750 personas en su conjunto (concurencia y pobladores). Se concluye que Actualmente son más de 100 turistas extranjeros que visitan Juanjui en actividades de mayor relevancia y consideran que las festividades de Semana Santa, Patrona, Eco-Turismo (rutas turísticas internas) son los que más aceptación tienen.</p> <p>Se concluye que el promedio de turistas que visitan estos últimos años son 5% y se estima un crecimiento similar en un horizonte de 5 años.</p>	<p>Se recomienda analizar los espacios directos beneficiarios a transporte fluvial-portuarios y los diferentes puntos turísticos preferidos por los turistas como la complementación del circuito turístico la punta verde, Alameda la merced, y recreos privados ribereños que dan la continuación espacial a toda la ciudad de Juanjui; así se podrá implementarlos e integrarlos al proyecto.</p>

OBJETIVO 2: Identificar las características espaciales, antropométricas y ergonómicas para la realización del buen funcionamiento de los servicios y/o actividades portuarias - transporte fluvial, relacionados estrechamente con el turismo en estos espacios urbanos específicos del sector de investigación.

Cuadro N°22: Matriz de correspondencia entre conclusiones y recomendaciones. Espacios en Actividad Portuaria.

CONCLUSIONES	RECOMENDACIONES
<p>Se concluye que los espacios orientados a las actividades Portuarias turísticas son importantes y según lo estudiado Juanjui cuenta con espacios inadecuados o improvisados, para cumplir esa función por ello es importante tener en consideración los estudios antropométricos y ergonómicos con la finalidad de presentar un espacio confortable.</p>	<p>Se recomienda crear espacios para las diferentes actividades portuarias, turísticas, recreativas y culturales tomando en consideración los casos estudiados y la investigación realizada en el sector Amberes, lugar de la investigación, se recomienda mantener e incrementar las áreas de vegetación, ya que forma parte del paisaje natural de Juanjui.</p>

Objetivo 3:

Determinar las características del planteamiento del proyecto arquitectónico en materia de infraestructura portuaria turística de acuerdo a la investigación y las opiniones de los Pobladores en general, autoridades sectoriales, locales y municipales; además su antropometría y ergonómica de los ambientes y su funcionalidad para cada actividad y servicio.

Cuadro N°23: Matriz de correspondencia entre conclusiones y recomendaciones. Infraestructura Portuaria.

CONCLUSIONES	RECOMENDACIONES
Se concluye que el malecón portuario turístico cumple un rol importante en la ciudad de Juanjui. Para ello su diseño se tendrá en consideración la infraestructura, estudios antropométricos obteniendo el buen funcionamiento y los estudios ergonómicos. La distribución de los mobiliarios cumple un rol importante.	Se recomienda construir infraestructura portuaria turística tomando en consideración las actividades que se desarrollan y las que se van a implementar, además considerar la capacidad del servicio y de las personas beneficiadas que se piensa albergar para luego aplicar los estudios antropométricos y ergonómico.

VII. BIBLIOGRAFIA

7.1. Referencias físicas

- Ackoff (1953) y Miller (1977); Metodología de la Investigación.
- García, A.; (2005); "La Planificación Urbana: un instrumento de gobierno". Lima, IUPP, 1984.
- CEPA. (2007); "Estudio de impacto Ambiental para la Construcción del nuevo Puerto de Cutuco, en el departamento de La Unión".
- JICA, PNUD., (2005); "Informe 262: Indicadores municipales sobre desarrollo humano y los objetivos de desarrollo del Milenio".
- Larde, J., (1952); "Diccionario de Villas, Pueblos y Ciudades".
- Neufert, E., (1995); El Arte de Proyectar en Arquitectura.
- Plazola, A., (1992); Arquitectura habitacional Volumen I, México, Plazola Editores S.A., Quinta Edición complementada, ISBN 968-15-0020-7.
- Reglamento Nacional De Edificaciones (2006); - A.010. Consideraciones Generales de Diseño / A.040. Educación / A.120. Accesibilidad para Personas con Discapacidad
- Sánchez, B. (2005); "Futuro de las relaciones Puerto ciudad", Barcelona.
- Van, J., (1982); Manual del Arquitecto descalzo [1]. México: Editorial Pax. ISBN 968-860-617-0.

7.2. Linkografía

- <http://www.tecnicas-de-estudio.org/investigación/investigacion5.htm>
- <http://www.umoar.edu.sv/tesis/Arquitectura/malecon%20la%20uni%C3%B3n.pdf>
- http://www.esritmo.com/yt_XhCbVhDWsBc/malecon-florida-baja-de-chimbote-2012-mp4.html
- <http://biblioteca.ucm.es/tesis/19911996/H/3/H3045201.pdf>
- <http://www.scielo.cl/pdf/eure/v36n108/art01.pdf>. De la planificación estratégica al marketing urbano: hacia la ciudad inmaterial.
- <http://www.soluziona.com/SrvIndices9> García Campos, Armando. La Planificación Urbana: un instrumento de gobierno. Lima, IUPP, 1984.
- <http://revista.peruanosenusa.net/2010/04/malecon-de-tarapaca-iquito/>.
- <http://www.inkaico.com/malecon-tarapaca/>.
- Shaw, B. (2001). "History at Water's Edge". Marshall, R. ed., Waterfronts in Postindustrial Cities. London: Spon Press.

<http://www.ecostravel.com/ecuador/ciudades-destinos/malecon2000-guayaquil.php>.

<http://www.malecon2000.org/web/>

- <http://www.youtube.com/watch?v=ofGuzPOLCVw>.
- <http://www.esmadrid.com/madridrio/pdf/madrid-rio.pdf>
- <http://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Ayuntamiento/Urbanismo-e-Infraestructuras/Madrid-Rio>.
- <http://www.linkedin.com/company/19-estudio-sostenible---taller-de-arquitectura/dise-o-arquitect-nico-sostenible-397131/product>
- FUENTE: Landáez, Nelly. Inseguridad ciudadana. En:
<http://www.servicio.cid.uc.edu.ve/derecho/revista/cuestloc3/3-9>.

VIII. ANEXOS

ANEXO N° 1: MATRIZ DE CONSISTENCIA

TITULO	FORMULACION DEL PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPOTESIS	VARIABLES E INDICADORES	DISEÑO	INSTRUMENTOS
Malecón Portuario del Sector Amberes Para Mejorar los Servicios de Transporte Fluvial de la Ciudad de Juanjui.	De qué Manera la Propuesta de diseño del Malecón Portuario del Sector Amberes Contribuirá con el Mejoramiento de Los Servicios de Transporte Fluvial de la Ciudad de Juanjui.	Explicar de qué manera el Malecón Portuario Del Sector Amberes va a mejorar los servicios de transporte Fluvial de la ciudad de Juanjui.	A una intervención de mejoramiento mediante el diseño del Malecón Portuario Del Sector Amberes contribuye favorablemente a mejoras de los servicios de transporte fluvial de la Ciudad de Juanjui.	V₁ Diseño del Malecón Portuario <u>Indicadores:</u> Reglamentación RNE. Requerimientos edáficos. Requerimientos de los usuarios. Atención a los desastres naturales. Atención a los registros del ALA que mencione la sede de Bellavista, registros de Aguas.	El Diseño de estudio en la investigación se utilizará el descriptivo explicativo, cuya simbología queda expresada así: <div style="text-align: center;"> </div>	- Matriz de análisis de la infraestructura. - Formato de encuesta. Formato de entrevista no estructurada. <u>ESCALA DE MEDICION:</u> Los componentes significativos de la investigación: Innovación, apoyo en la planificación, identidad – identificación, Visión. Unidad de transporte, número de turistas, Centro de atención, Población beneficiada, tipo de infraestructura existente, unidades comerciales.
				V₂ Servicios de transporte fluvial de la ciudad de Juanjui. <u>Indicadores:</u> - Mejoramiento de la imagen urbana. - La actividad de venta y compra por zona portuaria. - dinámica económica turística - Uso de paso recreacional - Calidad de la infraestructura. calidad de los equipamientos		

Autores : Br. Arq. LUIS ALBERTO Escudero Arellano y Br. Arq. SANDRA STEFANY Shupingahua Sangama
Asesor : Ing. Ernesto Eliseo García Ramírez
Coasesor : Arq. Stalin Jiménez Troya.

ANEXO Nº 2: INSTRUMENTOS DE RECOJO DE INFORMACIÓN

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN MARTIN
FACULTAD DE INGENIERIA CIVIL Y ARQUITECTURA
CARRERA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA Y URBANISMO**

TESIS: DISEÑO DEL MALECON PORTUARIO DEL SECTOR AMBERES PARA MEJORAR LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE FLUVIAL EN ESPACIOS URBANOS DE LA CIUDAD DE JUANJUI.

Guía de Encuesta N°1

Le agradeceremos responda esta breve y sencilla encuesta que tiene como propósito considerar sus opiniones en la búsqueda de solución de problemas la funcionalidad de servicio Portuario turístico del sector Amberes de la ciudad de Juanjui.

GENERALIDADES.- INFORMANTES: personas

1. a) Profesional (), b) persona natural (), c) Niño edad () d) Adulto (),
e) tipo de autoridad en la ciudad
2. ¿Cuál? _____

RECONOCIMIENTO DEL LUGAR

- 1.- ¿Cuántos años tiene viviendo o concurriendo al Jr. Malecón del Sector Amberes de la Ciudad de Juanjui?
 - a.- Menos de un año.
 - b.- De 1 a 3 años.
 - c.- De 3 a 5 años.
 - d.- De 5 a 10 años.
 - e.- De 10 a más años.
- 2.- ¿Qué concepto o percepción tiene de este lugar?
 - a) Totalmente Eficiente (100 – 80%) (), b) Muy Eficiente (79 - 60%) (), c) Regularmente Eficiente (59 – 40%) (), d) Poco Eficiente (39 – 20%) (), e) Nada Eficiente (19 – 0%) ()
- 3.- ¿Crees que es necesaria la presencia de una intervención de Puerto y mejoramiento de Espacio Urbano?
 - a) Totalmente Necesario (100 – 80%) (), b) Muy Necesario (79 - 60%) (), c) Regularmente Necesario (59 – 40%) (), d) Poco Necesario (39 – 20%) (), e) Nada Necesario (19 – 0%) ()

4.- ¿De qué manera le ayudo la presencia de este lugar - espacio?

- a.- No me ha ayudado
- b.- Realizar actividades deportivas.
- c.- Un uso de paso.
- d.- Concentración con las personas allegadas, visitantes, etc.
- e.- Recreación de la familia.

5.- Si existió un cambio ¿en qué año aproximadamente se dio?

- a.- Menos de un año.
- b.- Hace 1 a 3 años.
- c.- Hace 3 a 5 años.
- d.- Hace 5 a 10 años.
- e.- Hace 10 a más años.

6.- ¿Cómo consideras ese cambio producido por la intervención realizada en aquel tiempo?

- a) Totalmente Eficiente (100 – 80%) (), b) Muy Eficiente (79 - 60%) (), c) Regularmente Eficiente (59 – 40%) (), d) Poco Eficiente (39 – 20%) (), e) Nada Eficiente (19 – 0%) ()

7.- ¿Que percepción de seguridad espacial tiene usted en las noches?

- a) Totalmente Eficiente (100 – 80%) (), b) Muy Eficiente (79 - 60%) (), c) Regularmente Eficiente (59 – 40%) (), d) Poco Eficiente (39 – 20%) (), e) Nada Eficiente (19 – 0%) ()

SUGERENCIAS DEL POBLADOR PARA PROPUESTA

7.1.- ¿Qué crees necesario para este espacio?

- a.- Mejorarlo.
- b.- Sea atractivo y visitable.
- c.- Tengue una función recreacional.
- d.- Nada.
- e.- Que sea utilizable en el día y la noche.

8.- ¿Considera hacerse una propuesta a través de sus necesidades como espacio público?

- a.- Si
- b.- No.
- c.- No sabe.
- d.- Considera participe a la municipalidad.
- e.- Todos las personas posibles, profesionales, niños, adultos, etc.

9.- ¿Qué crees necesario para este espacio?

- a.- Mejorarlo con una infraestructura urbana portuaria Turística.
- b.- Sea atractivo y visitable.
- c.- Tengue una función recreacional.
- d.- Nada.
- e.- Que sea utilizable en el día y la noche.

10.- ¿De qué manera aportaría un mejoramiento de infraestructura urbana portuaria Turística con la calidad de vida de los pobladores y visitantes?,

- a.- Más Visitado.
- b.- Su utilización mostraría favorable en el día y la noche.
- c.- Incremento del turismo.
- d.- Considerando más arborización ayudaría con el medio ambiente.
- e.- Seguridad al ser visitado y los vecinos que se dirigen a sus casas.

ANEXO Nº 3: PROGRAMA DE ÁREAS DEL PROYECTO

ZONA	AMBIENTE	A. PARCIAL	A. TOTAL
AREA ADMINISTRATIVA	Atrio de Ingreso		120m2
	Administración General + SH	(0.25mx6s)+0.84m .12X0.24	18.75m2
	Recepción	(0.25m)+0.84m	14m2
	Informe	(0.25m)+0.84m	14m2
	Sala de Espera	(1.03x3)x0.73	14m2
	S.S.H.H. Social	.12X3+0.24X2	8m2
	188.75m2		
AREA DE RESTAURANTE	Of. de Jefe de Cocina	(1.26X2)X1.34	12m2
	Comedor	(0.31X20)+(1.13X5)	110m2
	S.S.H.H. Hombres	(0.28X2)+0.74	5.4m2
	S.S.H.H. Mujeres	(0.28X2)+0.74	5.4m2
	S.S.H.H. Discapacitados	0.28+0.74	4m2
	Cocina	36.6m2	86m2
	Despensa + Refrigeración	13.3m2	11.8m2
	S.S.H.H. Empleados	(0.28X2)+0.74	5.4m2
	240m2		
ZONA DE SERVICIOS ESPECIALES	SUM	(16x16)+(16x4)	195m2
	Foyer	-----	14m2
	S.S.H.H. Hombres		5.4m2
	S.S.H.H. Mujeres		5.4m2
	S.S.H.H. Discapacitados		4m2
	Sala de Reuniones		16m2
	S.S.H.H. Hombres		5.4m2
	S.S.H.H. Mujeres		5.4m2
	S.S.H.H. Empleados		4m2
	Sala de Comunicaciones		8m2
	Estacionamiento		373m2
	635.6m2		
	Anfiteatro		495,6m2
	Restaurant		551m2
	Cocina		175.6m2

ZONA EXTERIOR	Transporte pluvial		131.5m2
	Transporte turístico pluvial		91.1m2
	Galerías de artesanía		11.6m2
	Estacionamientos		322.8m2
	1779.2m2		
ZONA RECREACIONAL	S.S.H.H. Hombres		5.4m2
	S.S.H.H. Mujeres		5.4m2
	S.S.H.H. Discapacitados		4m2
	S.S.H.H. Empleados		4m2
	Duchas + Vestíbulos	3	12m2
	Duchas + Vestíbulos	3	12m2
	Losa Deportiva	-----	600.00
	Área de Juegos	-----	250.00
	205.8m2		
ZONA DE SERVICIOS	Cuarto de Maquinas	1.2	18.5m2
	Almacén		14m2
	Grupo electrógeno		8m2
	Control		12m2
	Función hidroneumático		12m2

ANEXO Nº 4: EL PROYECTO ARQUITECTONICO

ANEXO Nº 5: PLANOS DEL DISEÑO ARQUITECTÓNICO